



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 167]

नई दिल्ली, सोमवार, जुलाई 30, 2012/श्रावण 8, 1934

No. 167]

NEW DELHI, MONDAY, JULY 30, 2012/SHRAVANA 8, 1934

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 23 जुलाई, 2012

सं. टीएएमपी/44/2011-वीओसीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, महापत्तन न्यासों में अप्रकृत प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों, जिन्हें इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007 विविध, दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अधिसूचित किया गया था, के अनुसरण में डीबीएफओटी आधार पर सीमेंट तथा संबंधित कच्चे माल के प्रहस्तन के लिए शैलो डुबाव बर्थ के लिए अप्रकृत प्रशुल्क के निर्धारण के लिए वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/44/2011-वीओसीपीटी

वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास

.....

आवेदक

आदेश

(जून, 2012 के 18वें दिन पारित)

यह मामला पीपीपी आधार पर विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित शैलो डुबाव बर्थ पर सीमेंट तथा संबंधित कच्चे माल के प्रहस्तन के लिए अप्रकृत प्रशुल्क के निर्धारण के लिए वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 19/20 अगस्त, 2011 से संबंधित है।

2.1. प्रस्ताव की मुख्य बातें निम्नलिखित हैं:-

(i). प्रत्यक्ष फीचर:

- (क). प्रस्तावित शैलो डुबाव बर्थ (एसडीबी) दक्षिण ब्रेकवाग में स्थित होगा और बर्थ IX के साथ मौजूदा एसडीबी में जारी और मिलान होगा।
- (ख). प्रस्तावित एसडीबी 243 मीटर लम्बा और 30 मीटर चौड़ा होगा। गोदी बेसिन क्षेत्र पत्तन द्वारा शुरू में 145 मीटर के एलओए तथा 7.90 मीटर के डुबाव वाले 10,000 डीडब्ल्यूटी की बर्थिंग के लिए निकर्षित किया जाएगा और भविष्य में 180 मीटर की समग्र लम्बाई और 9.70 मीटर डुबाव के साथ इसे बढ़ाकर 20,000 डीडब्ल्यूटी निकर्षित किया जाएगा।
- (ग). पत्तन न्यास द्वारा किए जाने वाले निकर्षण कार्य के लिए पीपीपी परिचालक से निकर्षण लेवी वसूल की जाएगी।
- (घ). जलयान को/से सीमेंट तथा संबंधित कच्चा माल 750 टन/घंटा क्षमता का मोबाइल सीमेंट लोडर और 300 टन/घंटा क्षमता का मोबाइल सीमेंट अनलोडर उपयोग करते हुए लादा/उतारा जाएगा। इस बर्थ के समीप स्थित 3.50 हैक्टेयर (अर्थात् 35000 वर्ग मी) भूमि क्षेत्र भंडारण के लिए उपलब्ध करवाया जाएगा।

(ii). टर्मिनल की क्षमता:

- (क). निर्यात के लिए बैग वाला कार्गो, शुष्क बल्क कार्गो, बल्क सीमेंट और आयात के लिए बल्क सीमेंट के प्रहस्तन का प्रस्ताव किया गया है।
- (ख). कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी प्रहस्तित करने का प्रस्ताव किया गया है और बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल (बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रहस्तन प्रतिगानक अर्ध-अभियंत्रीकृत टर्मिनल के लिए है) के लिए निर्धारित प्रहस्तन प्रतिगानकों के अनुसार पत्तन द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दर नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

घटक	कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी	प्रहस्तन दर (टन/दिन)
(i). बैग वाला कार्गो	2%	4000
(ii). शुष्क बल्क कार्गो	20%	10,000
(iii). बल्क सीमेंट (निर्यात)	52%	10,000
(iv). बल्क सीमेंट (आयात)	26%	6000

- (ग). तदनुसार, टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 22,58,620 टन अर्थात् 2.25 मिलियन टन (मी.ट.) अथवा 2.3 मी.ट. निर्धारित की गई है।

(iii). पूंजी लागत:

प्रस्तावित अपक्रांट प्रशुल्क पर पहुंचने के समय पूंजी लागत वैयक्तिक कार्गो समूह को आबंटित की जाती है। कुल अनुमानित पूंजी लागत ₹ 8408 लाख है। पूंजी लागत का ब्रेकअप नीचे दिया गया है:-

(₹ लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	अनुमानित पूंजी लागत लाखों में
क.	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	
	(i). सिविल ढांचा	
	(क). सिविल ढांचा लागत	1770
	(ख). पर्यवेक्षण प्रभार - आधार लागत के 7 प्रतिशत की दर से	124
	(ग). आकस्मिकताएं - आधार लागत के 3 प्रतिशत की दर से	53
	(घ). कार्य करार टैक्स आधार लागत के 65 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत की दर से	46
	कुल	1993
	(ii). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर	
	(क) अभियांत्रिक कार्य	
	(i). रेल माउण्टेड सीमेंट लोडर - 1	1200
	(ii). कन्वेयर प्रणाली	400
	(iii). मोबाइल सीमेंट अनलोडर - 1	700
	(iv). बैगिंग संयंत्र - 8	60
	(v). पे लोडर - 2	100
	(vi). एफएलटी - 2	20
	कुल	2480
	(ख). पर्यवेक्षण प्रभार - आधार लागत के 7 प्रतिशत की दर से	174
	(ग). आकस्मिकताएं - आधार लागत के 3 प्रतिशत की दर से	74
	(घ). कार्य करार टैक्स आधार लागत के 65 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत की दर से	64
	कुल	2792
	(iii). विविध लागत (उपयुक्त i और ii का 50 प्रतिशत सिवाय कार्य करार टैक्स)	234
	कुल (i + ii + iii)	5019
ख.	बर्थिंग गतिविधि	
	(क). बर्थ की लागत	3010
	(ख). पर्यवेक्षण प्रभार - आधार लागत के 7 प्रतिशत की दर से	211
	(ग). आकस्मिकताएं - आधार लागत के 3 प्रतिशत की दर से	90
	(घ). कार्य करार टैक्स आधार लागत के 65 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत की दर से	78
	कुल	3389
	कुल पूंजी लागत	** 8537.76

** अनुमानित पूंजी लागत का जोड़ ₹ 8408 है। तथापि, पत्तन ने अनुमानित पूंजी लागत के रूप में ₹ 8537.76 लाख पर विचार किया है।

(iv). वार्षिक परिचालन लागत:

बल्क निर्यातों, बल्क आयातों और कच्चे माल के लिए अनुमानित वार्षिक परिचालन लागत नीचे दी गई है:-

(₹ लाखों में)

क्र.सं.	परिचालन लागत	बल्क निर्यात	बल्क आयात	कच्चा माल
1.	लोडर/अनलोडर/2 एफएलटी तथा 2 पे लोडरों के लिए ईंधन	87.12	87.12	66.21

2.	बिजली लागत	13.00	26.00	0.00
3.	मरम्मत और अनुरक्षण			
	सिविल परिसंपत्तियां - संयुक्त	5.11	2.56	2.13
	सिविल परिसंपत्तियां - आयात तथा निर्यात के लिए विशेष	6.76	3.38	---
	अभियांत्रिक परिसंपत्ति	78.82	54.05	6.76
4.	बीमा	27.65	13.83	8.71
5.	मूल्यहास			
	सिविल परिसंपत्तियां	39.64	19.82	7.11
	अभियांत्रिक परिसंपत्ति	163.00	111.77	13.97
6.	लाइसेंस शुल्क			
	वाटर फ्रंट	8.72	4.36	3.63
	स्टेकयार्ड	9.60	14.40	9.60
7.	अन्य व्यय	138.27	69.14	43.54
	कुल परिचालन लागत	577.69	406.43	161.66

बर्थिंग गतिविधि के लिए वार्षिक परिचालन लागत रु0 180.98 लाख अनुमानित की गई है।

(v). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 16 प्रतिशत सुविचारित किया गया है।

(vi). वार्षिक राजस्व अपेक्षा:
दोनों गतिविधियों से अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) नीचे दिया गया है:-

क्र.सं.	विवरण	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि			(रु0 लाखों में)
		बल्क निर्यात	बल्क आयात	कच्चा माल	बर्थिंग गतिविधि
1.	कुल वार्षिक परिचालन लागत	577.69	406.43	161.66	180.98
2.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	442.48	221.24	139.33	542.28
	वार्षिक राजस्व अपेक्षा	1020.17	627.67	300.99	723.27

(vii). बहुउद्देशीय बर्थ के मानकों के अनुसार, एआरआर कार्गो प्रहस्तन प्रभारों, भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों में क्रमशः 90 प्रतिशत, 5 प्रतिशत और 5 प्रतिशत के अनुपात में प्रभाजित किया जाना है। पत्तन ने एआरआर कार्गो प्रहस्तन प्रभारों, भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों में क्रमशः 96 प्रतिशत, 2 प्रतिशत और 2 प्रतिशत के अनुपात में प्रभाजित करने का प्रस्ताव किया गया है। तथापि, विपथन का कारण स्पष्ट नहीं किया गया है।

(viii). तदनुसार, पत्तन ने निम्नलिखित प्रभारों का प्रस्ताव किया है:

I. बर्थ किराया प्रभार

	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	रु0 1.68	रु0 1.01

II. प्रहस्तन प्रभार

	दर प्रति मीट्रिक टन
बैग वाला कार्गो	रु0 128.51
शुष्क बल्क कार्गो	रु0 51.40
बल्क सीमेंट (निर्यात)	रु0 73.71
बल्क सीमेंट (आयात)	रु0 151.17

III. भंडारण प्रभार

निःशुल्क अवधि: आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन

दर प्रति टन प्रति दिन (निःशुल्क अवधि के बाद)			
	प्रथम छह दिन	अगले छह दिन	उसके बाद
बल्क निर्यात	रु 3.00	रु 4.86	रु 9.48
बल्क आयात	रु 5.00	रु 8.10	रु 15.80
कच्चा माल	रु 2.00	रु 3.24	रु 6.32

IV. विविध प्रभार

	दर प्रति टन
बल्क निर्यात	रु 1.54
बल्क आयात	रु 3.15
कच्चा माल	रु 1.13

2.2. वीओसीपीटी ने प्रस्तावित दरमान तथा प्रस्ताव के साथ साध्यता रिपोर्ट जमा की है।

3. निर्धारित परामर्श कार्यवाही के अनुसार, प्रस्ताव दिनांक 20 अगस्त 2011 उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/आरएफक्यू आवेदकों (वीओसीपीटी द्वारा यथा अग्रेषित) को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/आरएफक्यू आवेदकों से प्राप्त टिप्पणियां वीओसीपीटी को अग्रेषित की गई थीं। वीओसीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 18 नवम्बर 2011 और 7 दिसम्बर 2011 द्वारा उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/आरएफक्यू आवेदकों द्वारा कही गई बातों पर टिप्पणियां भेजी हैं।

4. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, हमारे पत्र दिनांक 12 अक्टूबर 2011 द्वारा वीओसीपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। वीओसीपीटी ने हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपना जवाब अपने पत्र दिनांक 15 नवम्बर 2011 द्वारा भेजा था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और वीओसीपीटी के जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित जवाब
(i).	सर्वोत्तम क्षमता:	
	2.258 मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमटीपीए) पर निर्धारित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता साध्यता रिपोर्ट की तालिका 29 के अनुसार वैयक्तिक आयातों/निर्यातों द्वारा लगाए गए 2.30 एमटीपीए के यातायात पूर्वानुमानों को पूरा करने के लिए निर्धारित किया गया प्रतीत होता है। 2008 के खंड 3.3.2 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि अपफ्रंट प्रशुल्क यातायात पूर्वानुमान पर ध्यान दिए बिना टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के लिए निर्धारित किया जाना है। दिशानिर्देशों में उपर्युक्त खंड और इसके अधीन देखे गए अन्य अन्तरालों के आलोक में, टर्मिनल के लिए निर्धारित सर्वोत्तम क्षमता को वीओसीपीटी द्वारा पुनर्निर्धारित किए जाने की जरूरत है।	सर्वोत्तम क्षमता टीएएमपी अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों पर आधारित है। यातायात पूर्वानुमानों, जो व्यवसाय योजना अध्ययन और साध्यता रिपोर्ट में परिणामी कार्य पर आधारित हैं, से कोई संबंध नहीं है। इसलिए पुनर्निर्धारण महसूस नहीं किया गया है।
	(क). 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश कंटेनर टर्मिनल, लौह अयस्क टर्मिनल तथा कोयला टर्मिनल, लिक्विड टर्मिनल और बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल (अर्ध-अभियंत्रित) के अभियंत्रित प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रतिमानक/दिशानिर्देश निर्धारित करते हैं। सीमेंट तथा संबंधित कच्चे माल के प्रहस्तन के लिए वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) द्वारा दाखिल किया गया वर्तमान प्रस्ताव जलयान लोडर/अनलोडर और कन्वेयर प्रणाली तथा अन्य अनुषंगी उपस्कर/सुविधाओं की तैनाती के साथ अभियंत्रित प्रहस्तन अभिकल्पित करता है। पत्तन ने अभियंत्रित प्रहस्तन का प्रस्ताव किया है, परन्तु सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए, इसने सीमेंट (निर्यात) और शुष्क बल्क कार्गो के लिए 10,000 टन/दिन, बैग वाले कार्गो के लिए 4,000 टन/दिन के प्रहस्तन प्रतिमानक को अंगीकृत किया है जोकि वास्तव में अर्ध-अभियंत्रित साधनों द्वारा बहुउद्देशीय कार्गो प्रहस्तन टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन प्रतिमानक है। बहुउद्देशीय	पार्सल आकार और पोत के डुबाव के रूप में पोतों की क्षमता को बहुउद्देशीय बर्थों के मामले में प्रतिमानकों से जोड़ा जा सकता है और उससे अधिक नहीं। सर्वोत्तम क्षमता का निर्धारण पार्सल आकार तथा डुबाव के कंसट्रेंट्स से जोड़ा गया है। शैलो वॉटर बर्थों के लिए, केवल बहुउद्देशीय बर्थों के प्रतिमानक वास्तविक होंगे और गहरे डुबाव बर्थों पर लागू उच्चतर प्रतिमानक नहीं है।

	कार्गो टर्मिनल के लिए के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन प्रतिमानक लेवल लफिंग क्रेनों के साथ हैं जो वीओसीपीटी द्वारा अभिकल्पित अभियंत्रित प्रहस्तन के लिए प्रासंगिक नहीं हो सकता। वीओसीपीटी पत्तनों पर सीमेंट कार्गो संबंधित शुष्क बल्क कार्गो के समान अभियंत्रित प्रहस्तन के लिए अर्जित लदाई/उतराई दर का मूल्यांकन करे। विकल्पतः, लदाई/उतराई पैरामीटर लोडर/अनलोडर की तकनीकी विशिष्टता के अनुसार परिकल्पित किया जा सकता है। पत्तन द्वारा अंगीकृत (किए जाने वाले) वाले संशोधित लदाई/उतराई पैरामीटरों के आधार स्पष्ट करें।																										
	(ख). वर्तमान में तैनात किए गए उपस्कर और पिछले तीन वर्षों के लिए वीओसीपीटी पर उपर्युक्त प्रत्येक कार्गो समूह के प्रहस्तन के लिए अर्जित की गई वास्तविक प्रहस्तन दर दर्शाई जाए।																										
	(ग). (i). प्रस्ताव में बताया गया है कि सीमेंट लोडर 750 टन/घंटा की दर से लदाई करेगा और सीमेंट अनलोडर 300 टन/घंटा की दर से उतराई करेगा। इस उत्पादकता दर का आधार स्पष्ट करें।																										
	(ii). वीओसीपीटी द्वारा निर्दिष्ट 750 टन/घंटा पर जलयान लोडर की उत्पादकता दर लागू करते हुए, जलयान दिवस आउटपुट वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित 10,000 टन/दिन के विपरीत 18,000 टन/दिन होगा। सीमेंट अनलोडर के लिए, प्रतिदिन आउटपुट वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित 6,000 टन/दिन के विपरीत 7,200 टन/दिन होगा। उत्पादकता दर उपर्युक्त टिप्पणी और नीचे दिए गए बिन्दु (घ) के आलोक में संशोधित करें।																										
	(iii). जलयान अनलोडर की उत्पादकता जलयान लोडर का आधा परिकल्पित की गई है। परिणामस्वरूप, वीओसीपीटी द्वारा निर्धारित बल्क सीमेंट आयात के लिए प्रहस्तन दर बल्क निर्यात सीमेंट के लिए निर्धारित की गई दर से लगभग दोगुना है। स्पष्ट करें कि क्यों बल्क सीमेंट के आयात तथा निर्यात के बीच बहुत अन्तर होना चाहिए जब प्रहस्तन परिचालन एकसमान हैं।																										
	(घ). वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित अपक्रॉस प्रशुल्क गणना (कार्गो-वार) से, यह देखा गया है कि वीओसीपीटी ने प्रत्येक प्रकार के कार्गो के लिए जलयान-तट स्थानांतरण के लिए अलग-अलग प्रहस्तन उपस्कर तैनात करने का प्रस्ताव किया है जिसके परिणामस्वरूप, इन उपस्कर का कम उपयोग हो सकता है। तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित जलयान लोडर/अनलोडर तथा उपस्कर के दिनों की संख्या का सार अन्य प्रासंगिक व्योरो के साथ वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित बर्थ किराया गणना के अनुसार जलगा जिसे नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-																										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र. सं.</th><th>कार्गो</th><th>बल्क सीमेंट कार्गो के लिए विशेष रूप से प्रस्तावित उपस्कर</th><th>कार्गो की हिस्सेदारी क्षमता में</th><th>परिकल्पित प्रहस्तन दर (टन/दिन)</th><th>अलग-अलग कार्गो की क्षमता लाख टनों में</th><th>उपस्कर के परिचालन के दिनों की सं.</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>बल्क सीमेंट (निर्यात)</td><td>जलयान लोडर रु0 1351 लाख</td><td>52%</td><td>10,000</td><td>13.28</td><td>133</td></tr> <tr> <td>2</td><td>बल्क सीमेंट (आयात)</td><td>जलयान अनलोडर रु0 788 लाख</td><td>26%</td><td>6,000</td><td>3.99</td><td>66</td></tr> </tbody> </table>						क्र. सं.	कार्गो	बल्क सीमेंट कार्गो के लिए विशेष रूप से प्रस्तावित उपस्कर	कार्गो की हिस्सेदारी क्षमता में	परिकल्पित प्रहस्तन दर (टन/दिन)	अलग-अलग कार्गो की क्षमता लाख टनों में	उपस्कर के परिचालन के दिनों की सं.	1	बल्क सीमेंट (निर्यात)	जलयान लोडर रु0 1351 लाख	52%	10,000	13.28	133	2	बल्क सीमेंट (आयात)	जलयान अनलोडर रु0 788 लाख	26%	6,000	3.99	66
क्र. सं.	कार्गो	बल्क सीमेंट कार्गो के लिए विशेष रूप से प्रस्तावित उपस्कर	कार्गो की हिस्सेदारी क्षमता में	परिकल्पित प्रहस्तन दर (टन/दिन)	अलग-अलग कार्गो की क्षमता लाख टनों में	उपस्कर के परिचालन के दिनों की सं.																					
1	बल्क सीमेंट (निर्यात)	जलयान लोडर रु0 1351 लाख	52%	10,000	13.28	133																					
2	बल्क सीमेंट (आयात)	जलयान अनलोडर रु0 788 लाख	26%	6,000	3.99	66																					
	नई संकल्पना। वर्तमान प्रहस्तन जलयान तट क्रेनों द्वारा है और कुछ हद तक निजी मोबाइल क्रेनों। इसलिए पत्तन के पास प्राधिकरण द्वारा यथा मांगे गए प्रासंगिक आंकड़े नहीं हैं।																										
	उपस्कर की क्षमता के लिए प्रमाण आंकड़े एकत्र करने के बाद भेजे जाएंगे। (वीओसीपीटी ने इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक अपेक्षित व्योरे नहीं भेजे थे।)																										
	अंगीकृत प्रहस्तन दर टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार है।																										
	प्रहस्तित किया जाने वाला निर्यात कार्गो 13.20 लाख टन और प्रहस्तित किया जाने वाला आयात कार्गो केवल 3.99 लाख टन है।																										
	उपस्कर (अर्थात्) लोडर और अनलोडर का चयन पूर्वानुमानित कार्गो हिस्सेदारी पर आधारित है। यदि उपस्कर की निम्नतर क्षमता का उपयोग किया गया है, कार्गो निकासी के लिए दिनों की संख्या परिणामस्वरूप बढ़ जाएगी, जलयान के प्रतीक्षा समग्र में भी वृद्धि होगी। भविष्य में जब कार्गो में वृद्धि होगी, उपस्कर की अतिरिक्त क्षमता सर्वोत्तम स्तर पर उपयोग की जाएगी।																										

	यह विदित है कि वीओसीपीटी ने बल्क सीमेंट निर्यात प्रहस्तन के लिए एक जलयान लोडर का प्रस्ताव किया है और इस उपस्कर की उपयोगिता 133 दिन होने की संभावना बताई गई है। बल्क सीमेंट (आयात) के प्रहस्तन के लिए एक अलग अनलोडर प्रस्तावित किया गया है और यह वीओसीपीटी की गणना के अनुसार 86 दिन के लिए उपयोग किया जाएगा। सीमेंट के आयात/निर्यात कार्गो के प्रहस्तन के लिए अलग-अलग उपस्कर प्रस्तावित करते हुए, वैयक्तिक उपस्कर की क्षमता 70 प्रतिशत के सर्वोत्तम स्तर अर्थात् 255 दिन उपयोग किया जाना प्रतीत नहीं होता है। परिणामस्वरूप, इससे अप्रकट प्रशुल्क में बढ़ोतरी हुई है। वीओसीपीटी को उपलब्ध करवाई जाने वाली सुविधाओं का सर्वोत्तम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए इस मुद्दे की जांच करने की जरूरत है।	
	(ड). पत्तन ने यह उद्घरित करते हुए शुष्क बल्क कार्गो तथा बैग वाले कार्गो के जलयान-तट प्रहस्तन के लिए कोई प्रहस्तन उपस्कर परिकल्पित नहीं किया है कि इसका प्रहस्तन जलयान गियर अथवा निजी उपयोक्ताओं से उपस्कर किराये पर लेते हुए किया जाएगा। इस संदर्भ में, जलयान गियर के संदर्भ में अथवा उपस्कर के किराये के संदर्भ में क्षमता के निर्धारण में 10,000 टन/दिन पर शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए सुविचारित आउटपुट प्रतिमानक स्पष्ट करे।	शुष्क बल्क कार्गो के लिए अंगीकृत प्रहस्तन दर 10,000 टन/दिन 2008 के टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार है।
	(घ). बल्क सीमेंट (निर्यात) और बल्क सीमेंट (आयात) के लिए क्रमशः 52 प्रतिशत और 26 प्रतिशत और शुष्क बल्क कार्गो के लिए 20 प्रतिशत तथा बैग वाले कार्गो के 2 प्रतिशत पर कार्गो क्षमता की हिस्सेदारी को अंगीकृत करने का आधार स्पष्ट करे।	व्यवसाय योजना अध्ययन तथा वर्तमान परिदृश्य के आधार पर, प्रतिशत में कार्गो क्षमता की हिस्सेदारी निर्धारित की गई है।
	(घ). टर्मिनल में प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले शुष्क बल्क कार्गो की प्रकृति दर्शाएं। यह पुष्टि करें कि क्या पीपीपी परिचालक को बर्थ में किसी प्रकार के ब्रेक बल्क अथवा बल्क कार्गो के प्रहस्तन से प्रतिबंधित किया गया है, भले ही यदि अतिरिक्त क्षमता उपलब्ध हो।	सीमेंट तथा बैग वाला सीमेंट कच्चा माल टर्मिनल में प्रहस्तित किए जाने की संभावना है। अन्य निषेध हैं।
	(ज). (i). प्रस्ताव के अध्याय 3 में कहा गया है कि गोदी बेसिन शुरू में 145 मी. एलओए के साथ 10,000 डीडब्ल्यूटी पोतों को बर्थ करने के लिए शुरू में निकर्षित किया जाएगा। पत्तन ने अप्रकट प्रशुल्क गणना में 10,000 डीडब्ल्यूटी पोतों का अनुमान भी लगाया है। परन्तु, विकसित किए जाने के लिए परिकल्पित बर्थ लम्बाई 243 मीटर है। इस संदर्भ में, वीओसीपीटी तकनीकी रूप से यह पुष्टि करे कि एक समय में दो पोतों का प्रहस्तन करना साध्य नहीं है। यदि ऐसा है तो इसके प्रभाव को लेने के लिए क्षमता गणनाओं की समीक्षा किए जाने की जरूरत है।	प्रस्तावित शैलो डुबाव बर्थ शुरू में 140 मीटर के एलओए वाले 10,000 डीडब्ल्यूटी पोतों और 180 मी. एलओए वाले 20,000 डीडब्ल्यूटी पोतों का प्रहस्तन करने में समर्थ होगा। इसलिए, घाट लम्बाई 243 मीटर जरूरी है।
	(ii). साध्यता रिपोर्ट के पृष्ठ सं. 13 और 14 में कहा गया है कि बर्थ ढांचा 20,000 डीडब्ल्यूटी के प्रहस्तन के लिए डिजाइन किया गया है। साध्यता रिपोर्ट में परिकल्पित उपर्युक्त स्थिति के मददेनजर, और परियोजना के लम्बे भविष्य पर विचार करते हुए, पत्तन क्षमता गणना और बर्थ किराया गणना में भी बड़े आकार के पोत पर विचार कर सकता है।	20,000 मी.ट. की अभिकल्पित क्षमता केवल क्षमता का विवरण है। क्षमता गणनाओं के लिए, वर्तमान रुझान केवल पोतों के वर्तमान आगमन के संबंध में सुविचारित किए जा सकेंगे।
	(i). प्रस्ताव में शुष्क बल्क कार्गो तथा बैग वाले कार्गो के संदर्भ में संभावित आयात तथा निर्यात कार्गो का अनुपात नहीं दर्शाया गया है। वीओसीपीटी इसके लिए आधार के साथ अपेक्षित ब्योरे उपलब्ध करवाए।	बैग कार्गो तथा शुष्क बल्क कार्गो सीमेंट के उत्पादन के लिए कच्चा माल हैं। ये कार्गो पूरी तरह से आयात किए जाते हैं।
	(ii). पूंजी लागत अनुमानन:	
	(क). साध्यता रिपोर्ट के पृष्ठ सं. 65-66 के अनुसार कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत ₹ 51.48 करोड़ है जबकि वीओसीपीटी ने अप्रकट प्रशुल्क गणना के लिए प्रस्ताव में इसपर ₹ 50.19 करोड़ पर विचार किया है। आंकड़ों में अस्थिरता स्पष्ट अथवा सही करें।	अप्रकट प्रशुल्क गणनाओं में पूंजी लागत अप्रकट प्रशुल्क के लिए टीएएमपी दिशानिर्देशों में मामले में हैं जो बर्थ किराया पूंजी लागत के मामले में 5 प्रतिशत विविध लागत पर विचार नहीं करता है। इसलिए अन्तर है।

	(ख). दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक सूची में, जल आपूर्ति तथा सीवेज सिविल कार्यों के अधीन समूहित किए गए हैं और बिजली, लाइटिंग तथा संचार उपस्कर के अधीन समूहित किए गए हैं। पत्तन ने इन कार्यों को विविध मदों की पूंजी लागत के अधीन दर्शाया है। दिशानिर्देशों में निर्धारित सामान्य प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए अनुमानों को शोधित किया जाए।	जी हों, जल आपूर्ति। सीवेज बिजली लाइटिंग तथा संचार व्यय विविध मदों के अधीन हटाए गए हैं।
	(ग). (i). वीओसीपीटी ने आधार लागत के 7 प्रतिशत और 3 प्रतिशत को क्रमशः पर्यवेक्षण प्रभारों और आकस्मिकताओं के रूप में सुविचारित किया है। पुष्टि करें कि साध्यता रिपोर्ट में सुविचारित आधार पूंजी लागत में पर्यवेक्षण प्रभारों तथा आकस्मिकताओं को शामिल नहीं किया गया था।	यह पुष्टि की गई है कि आधार पूंजी लागत में पर्यवेक्षण प्रभार तथा आकस्मिकताएं शामिल नहीं की गई थीं।
	(ii). कार्य करार टैक्स के लिए आधार दर के 65 प्रतिशत पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।	जैसाकि उत्तर कार्गो बर्थ-2 में, 4 प्रतिशत की दर से कार्यों की गणना के लिए आधार लागत का 65 प्रतिशत अंगीकृत किया गया है। यह सामान्यतः सभी परियोजनाओं के मामले में भी अंगीकृत किया जाता है।
	(घ). (i). प्रचलित दर दर्शाने वाली पूंजी लागत के अनुमानों की पुष्टि करें।	परामर्शदाता ने मई 2011 के दौरान अंतिम रिपोर्ट प्रस्तुत की है। रिपोर्ट के अनुसार, यह अनुमान समान कार्यों के लिए मौजूदा बाजार दरों पर आधारित है।
	(ii). साध्यता रिपोर्ट में पूंजी लागत के अनुमानों को वैधता प्रदान करने वाले कोई दस्तावेज शामिल नहीं किए गए थे। वीओसीपीटी सिविल तथा उपस्कर लागत दोनों के अनुमानों को तर्कसंगत उठराने के लिए समर्थक दस्तावेजों/गणना/बजटीय कोटेशनों, बाजार दरों की प्रतियां भेजें।	अनुमान विभिन्न स्रोतों से एकत्र की गई सूचना पर आधारित हैं।
	(ड). एसडीबी के समीप भरत तथा सुरक्षा कार्य से संबंधित सिविल कार्यों के लिए साध्यता रिपोर्ट में अनुमानित लागत और बैकअप क्षेत्र के विकास के लिए पूंजी लागत का जोड़ रु० 17.80 करोड़ है। जबकि, वीओसीपीटी ने कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए आधार सिविल पूंजी लागत रु० 17.70 करोड़ पर विचार किया है। यह भी पुष्टि करें कि एसडीबी के साथ भरत और सुरक्षा कार्यों के लिए अनुमानित रु० 1.66 करोड़ की सिविल लागत बर्थ निर्माण लागत और बर्थ साइड निकर्षण का हिस्सा नहीं है भले ही यह अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार बर्थ किराया गणना के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का हिस्सा होना चाहिए।	यह क्र.सं. 2 के अधीन साध्यता रिपोर्ट 37 पूंजी लागत-सिविल में त्रुटि है। एसडीबी के समीप सुरक्षा कार्य तथा भरत का उपजोड़ रु० 156.00 है और साध्यता रिपोर्ट में यथा उल्लिखित रु० 166.25 नहीं है। इसलिए अन्तर है।
	(च). वीओसीपीटी ने बल्क सीमेंट आयात के लिए सीमेंट अनलोडर और बल्क सीमेंट निर्यात के लिए सीमेंट लोडर प्रस्ताविता किया प्रतीत होता है। साध्यता रिपोर्ट के पृष्ठ 54 में कहा गया है कि अन्य कच्चा माल अर्थात् अन्य शुष्क बल्क तथा बैग वाला कार्गो जलयान गिर्यों अथवा निजी पक्षों से किराये पर लिए गए उपस्कर द्वारा प्रहस्तन किया जाएगा। इस संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट किए जाने हैं:-	
	(i). निजी पक्षों से उपस्कर के किराये के लिए परिकल्पित प्रशुल्क व्यवस्था को अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में नहीं लिया गया है।	पीपीपी परिचालक को इस मुद्दे पर निर्णय लेना होगा।
	(ii). यदि इस कार्गो का प्रहस्तन निजी एजेंसी द्वारा किया जाएगा, उचित सेवा के लिए जौन जिम्मेदार होगा क्योंकि इसका टर्मिनल की उत्तरदायकता पर प्रभाव पड़ेगा।	प्राइवेट एजेंसी/जलयान गिर्यों का नियोजन उपयोक्ता एजेंसी और उपस्कर के स्वामी, जलयान एजेंट, जैसी भी स्थिति हो, के बीच निजी व्यवस्था है। इसलिए, इसकी लागत पूंजी लागत के लिए प्रासंगिक नहीं है।
	(iii). इस प्राधिकरण ने शैलो डुबाव बर्थ (प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश सं. टीएएमपी/18/2010-टीपीटी दिनांक 23 जुलाई 2010) में निर्माण सामग्री अर्थात् शुष्क बल्क कार्गो जैसे पत्थर, रेत, आदि और बैग वाला कार्गो जैसे टिम्बर, गेनाइट आदि के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित इसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव की जांच करते समय वीओसीपीटी को यह पुष्टि करने की विशिष्ट सलाह दी	सीमेंट के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित शैलो डुबाव बर्थ एक पृथक प्रस्ताव है। निर्माण सामग्री के प्रहस्तन के लिए शैलो डुबाव बर्थ में प्रस्तावित उपस्कर सीमेंट के लिए प्रस्तावित एसडीबी से नहीं जुड़ा है। प्रस्तावित बर्थ में प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो केवल सीमेंट

	<p>थी कि क्या उस प्रस्तावित शैलो डुबाव बर्थ में केवल एक एचएमसी तैनात किया जा सकता है। वीओसीपीटी ने उस समय स्पष्ट किया था कि मौजूदा तथा भविष्य यातायात पर विचार करते हुए, इस कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए एक एचएमसी पर्याप्त नहीं पाया गया है। अब मौजूदा प्रस्ताव में, पत्तन ने निर्माण सामग्री से संबंधित शुष्क बल्क कार्गो और बैग वाले कार्गो का प्रहस्तन क्रमशः 20 प्रतिशत और 2 प्रतिशत पर परिकल्पित किया है और वीओसीपीटी द्वारा निर्धारित सर्वोत्तम कार्गो क्षमता इन कार्गो समूहों के लिए क्रमशः 5.11 लाख टन और 0.20 लाख टन वार्षिक है। वीओसीपीटी ने यह उद्धरित करते हुए इन दो कार्गो के लिए जलयान से तट प्रहस्तन उपस्कर की तैनाती का प्रस्ताव नहीं किया है कि यह जलयान के गियर अथवा निजी उपयोक्ताओं से किराये पर लिए गए उपस्कर द्वारा प्रहस्तित किया जाएगा। इस परिप्रेक्ष्य में और यह स्वीकार करते हुए कि प्रस्तावित दरें शैलो बर्थ में समान कार्गो के लिए पहले से अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क के करीब हैं, कृपया स्पष्ट करें कि कार्गो क्षमता के इस हिस्से को शैलो डुबाव बर्थ में निर्माण सामग्री के लिए अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव के हिस्से के रूप में सुविचारित क्यों नहीं किया गया था।</p>	<p>और सीमेंट संबंधित कच्चा माल जैसे चूना पत्थर तथा जिप्सम आदि है।</p>
	<p>(छ). जैसाकि पहले बताया गया है, यह प्रस्ताव एक समय में केवल एक उपस्कर अर्थात् बल्क सीमेंट लदाई/उतराई के मामले में जलयान अनलोडर अथवा जलयान लोडर अथवा शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के मामले में किराये के उपस्कर की तैनाती परिकल्पित करता है। इन उपस्करों का प्रत्येक सकलतः कम उपयोग किया जाएगा और इससे उपयोक्ताओं पर प्रशुल्क का उच्चतर बोझ पड़ेगा। वीओसीपीटी को अपने प्रस्ताव पर पुनर्विचार करने और पूंजी लागत का अनुमान लगाने की भी जरूरत है।</p>	<p>परामर्शदाता ने मई 2011 के दौरान अंतिम रिपोर्ट जमा की है। रिपोर्ट के अनुसार, अनुमान समान कार्यों के लिए मौजूदा बाजार दरों पर आधारित है।</p> <p>[पत्तन ने उठाए गए मुद्दे को संबोधित नहीं किया है।]</p>
	<p>(ज). वीओसीपीटी ने बैगिंग संयंत्र के लिए ₹0.68 करोड़ (₹0.60 करोड़ पर आधार पूंजी लागत जमा पर्यवेक्षण प्रभार, आकस्मिकताएं और कार्य करार टैक्स) की पूंजी लागत का अनुमान लगाया है। इस संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:-</p>	
	<p>(i). कृपया स्पष्ट करें कि क्या संपूर्ण आयात बल्क सीमेंट कार्गो बैगिंग संयंत्र की सुविधा प्राप्त करेगा और टर्मिनल को भूमि मार्ग द्वारा छोड़ देगा। क्या कोई ऐसी परिस्थितियां नहीं हो सकती जहां निर्यात के लिए संचयित कार्गो बैगिंग सुविधा प्राप्त कर सकता है और बैग वाले कार्गो के रूप में निर्यात किए गए हैं।</p>	<p>जी हां, संपूर्ण आयात बल्क सीमेंट बैगिंग संयंत्र की सुविधा प्राप्त करेगा और सड़क मार्ग द्वारा टर्मिनल में छोड़ेगा।</p>
	<p>(ii). प्रासंगिक पूंजी लागत पर विचार करते हुए बैगिंग संयंत्र के लिए पृथक दर प्रस्तावित करना अधिक उपयुक्त होगा और विशाखापत्तन पत्तन न्याय में उर्वरक के अभियांत्रिक प्रहस्तन के मामले में परिचालन लागत को लिया गया है जिसमें बैगिंग तथा बैगों की सिलाई शामिल है। वीओसीपीटी यह पुष्टि करें कि क्या बैगिंग तथा सिलाई अभियंत्रित की जाएगी अथवा बैगिंग तथा सिलाई के लिए कोई विशेष लेबर शामिल होगी और यदि ऐसा है तो अपफ्रंट प्रशुल्क गणनामें प्रासंगिक परिचालन लागत का ध्यान रखा गया है।</p>	<p>सहमत नहीं है क्योंकि यह उपलब्ध करवाई गई समेकित सुविधा है। यदि पृथक दर उपलब्ध है तो उपस्कर के उपयोग का अनुमान नहीं लगाया जा सकेगा। इससे पीपीपी परिचालक को नुकसान होगा।</p>
	<p>(iii). प्रस्तावित बैगिंग संयंत्र के लिए आवंटित किए जाने हेतु प्रस्तावित सड़ी भूमि क्षेत्र दर्शाएं। यह दर्शाएं कि बैगिंग संयंत्र के लिए प्रस्तावित भूमि पर लाइसेंस शुल्क तथा प्रासंगिक लागत बैगिंग की सुविधा प्राप्त करने के लिए और अन्य कार्गो समूहों के लिए नहीं सभावित कार्गो क्षमता के संदर्भ में सुविचारित किए गए हैं।</p>	<p>पीपीपी परिचालक को बर्थ के समीप 3.50 हेक्टेयर क्षेत्र आवंटित किया जाएगा। बैगिंग संयंत्र इस बैंक अप क्षेत्र में स्थित होगा। बैगिंग संयंत्रों के लिए प्रस्तावित भूमि पर लाइसेंस शुल्क पर पहले से विचार किया गया है।</p>
	<p>(iv). वीओसीपीटी अपने आउटपुट के संदर्भ में बैगिंग संयंत्र की सर्वोत्तम क्षमता भेजे। इस संबंध में विस्तृत गणना भी भेजें और गणना में अंगीकृत प्रत्येक पैरामीटर को स्पष्ट करें और अंगीकृत पैरामीटरों के आधार का औचित्य बताएं।</p>	<p>बैगिंग संयंत्र की क्षमता 20टन/घंटा है।</p>

	(i). वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत दर्शाती है कि इसने 8 सिलोस बिन्स के लिए ₹0 6.80 करोड़ का अनुमान लगाया है। इस संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:-	
	(i). सिलोस बिन्स में भंडारित किए जाने की संभावना वाली कार्गो मद और प्रत्येक कार्गो समूह के लिए प्रस्तावित सिलोस की संख्या स्पष्ट रूप से बताएं।	4 बिन्स के साथ 2 सिलोस प्रस्तावित बर्थ के पिछले क्षेत्र में निर्मित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। सिलो के प्रत्येक बिन की क्षमता 2300 टन और कुल क्षमता 9200 टन है। दोनों (अर्थात्) बल्क निर्यात सीमेंट और बल्क आयात सीमेंट के भंडारण के लिए इन सिलोस का उपयोग किया जाता है।
	(ii). कृपया उस मात्रा पर विचार करते हुए सिलोस की विस्तृत गणना भेजें जिसे स्टैक किया जा सकता है, सिलोस से निकासी की जा सकती है और कार्गो का औसत विराम समय भेजें। यदि विभिन्न कार्गो समूहों को भंडारित किया जाता है तो प्रत्येक कार्गो का औसत विराम समय भेजा जाए और क्षमता गणना में लिया जाए।	सिलोस की पूंजी लागत कार्गो प्रहस्तन उपस्कर-सिविल निर्माण लागत के अधीन कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में सुविचारित की गई है। इसे आयात तथा निर्यात के लिए सिविल परिसंपत्तियों के अधीन बल्क निर्यात सीमेंट और बल्क आयात सीमेंट दोनों की परिचालन लागत में शामिल है।
	(iii). कृपया यह स्पष्ट करें कि सिलोस की पूंजी लागत और संबंधित परिचालन लागत अप्रकट प्रशुल्क गणना में संयोजित किए गए हैं। पुष्टि करें और दर्शाएं कि उक्त सुविधा नहीं प्राप्त करने वाला कार्गो पूंजी लागत और सिलोस की परिचालन लागत पर बोझ नहीं है।	अनुमानित लागत मौजूदा बाजार दर पर आधारित है। इसलिए, लागत में वृद्धि स्वीकार्य नहीं है।
(iii).	मै0 एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्राइवेट लिमिटेड ने अपनी टिप्पणियों, जिन्हें हमारे समसंख्यक पत्र दिनांक 4 अक्टूबर 2011 द्वारा वीओसीपीटी को पहले ही अग्रप्रेषित किया गया है, में कहा है कि कन्वेयर के लिए अनुमानित लागत वास्तविक नहीं है। वीओसीपीटी इस बिन्दु की जांच करें और भावी बोलीदाता द्वारा कही गई बातों पर अपनी टिप्पणियां भेजें।	
(iv).	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए अप्रकट प्रशुल्क पर पहुंचने के समय अलग-अलग कार्गो समूह में वीओसीपीटी द्वारा पूंजी लागत के आबंटन के संबंध में निम्नलिखित बिन्दुओं को संबोधित किए जाने की जरूरत है:-	
	(क). वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित ₹0 1993 लाख की कुल पूंजी लागत में से ₹0 979.62 लाख समान सिविल परिसंपत्तियों के रूप में उल्लिखित किया गया है और ₹0 1013.10 लाख सिर्फ आयात तथा निर्यात के लिए उल्लिखित किया गया है। आयात तथा निर्यात के लिए समान सिविल लागत का ब्रेकअप भेजें।	सीमेंट (आयात तथा निर्यात) के लिए सिविल निर्माण लागत का ब्रेकअप ₹0 लाखों में 1. निर्माण सिलो 600.00 2. सीमेंट भंडारण शैड का निर्माण 300.00 उप जोड़ (क) 900.00 पर्यवेक्षण प्रभार (क) के 7 63.00 प्रतिशत की दर से आकस्मिकताएं (क) के 3 27.00 प्रतिशत की दर से कार्य करार टैक्स 4 प्रतिशत 23.40 कुल 1013.40 संयुक्त सिविल निर्माण लागत का ब्रेकअप ₹0 लाखों में 1. एसडीबी के समीप भरत तथा सुरक्षा कार्य 156.00 2. 3.50 हेक्टेयर बैंकअप क्षेत्र का मजबूतीकरण 630.00 3. कम्पाऊंड दीवार का निर्माण 24.00 4. अनुषंगी ढांचा 60.00 उप जोड़ (क) 870.00 पर्यवेक्षण प्रभार (क) के 7. प्रतिशत की दर से 60.90

(उपयुक्त प्रोफार्मा उदाहरणस्वरूप है और इसे उपयुक्ततः संशोधित, यदि आंकड़े प्रस्तुत करते समय जरूरी हो, किया जा सकता है।)

(v).	परिचालन लागत:	
	(क). बिजली और ईंधन लागत:	
	हालांकि जलयान लोडर तथा कन्वेयर प्रणाली, वैगन टिपलर आदि के साथ अभियंत्रित कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश प्रस्तावित गतिविधि के लिए पूरी तरह प्रासंगिक नहीं हो सकते, परन्तु यह बताया गया है कि दिशानिर्देश 1.4 इकाईयां/टन की दर से बिजली उपभोग प्रतिमानक निर्धारित करते हैं और अभियंत्रित प्रहस्तन के लिए ईंधन उपभोग प्रतिमानक निर्धारित नहीं किए गए हैं। उपर्युक्त स्थिति के विपरीत, वीओसीपीटी ने सीमेंट के बल्क निर्यात प्रहस्तन के लिए परिकल्पित जलयान लोडर के लिए 50 लिटर/घंटा और सीमेंट के बल्क आयात के लिए जलयान अनलोडर के लिए 50 लिटर/घंटा की दर से ईंधन उपभोग का अनुमान लगाया है और ईंधन लागत बल्क आयात/निर्यात कार्यों के प्रहस्तन के लिए प्रत्येक हेतु 4000 घंटे के लिए अनुमानित की गई है। इस संबंध में, पत्तन द्वारा निम्नलिखित बिन्दुओं की जांच किए जाने की जरूरत है:—	
	(i). चूंकि जलयान लोडरों अथवा अनलोडरों की तैनाती परिकल्पित करते हुए लौह अयस्क/कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश बिजली उपभोग प्रतिमानक निर्धारित करते हैं और ईंधन उपभोग प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं, इसलिए वीओसीपीटी यह पुष्टि करे कि टर्मिनल पर तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित जलयान लोडर/अनलोडर ईंधन से चलने वाले हैं ना कि बिजली से चलने वाले।	यह पुष्टि की गई है कि इस टर्मिनल में तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित जलयान लोडर/अनलोडर ईंधन से चलने वाले हैं।
	(ii). 50 लिटर/घंटा पर ईंधन उपभोग अंगीकृत करने का आधार वीओसीपीटी अथवा किसी अन्य पत्तन अथवा उपस्कर की तकनीकी विशिष्टता के संदर्भ में पहले से तैनात किए गए समान उपस्कर के संदर्भ में तर्कसंगत ठहराए जाने की जरूरत है।	निर्माण सामग्रियों के प्रहस्तन के लिए दूसरे शैलो डुबाव बर्थ में तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित हारबर मोबाइल क्रेन के लिए ईंधन उपभोग 50 लिटर/घंटा है। यही उपभोग इस परियोजना में भी अंगीकृत किया गया है।
	(iii). आयात सीमेंट (बल्क) के प्रहस्तन के लिए मोबाइल जलयान अनलोडर की आउटपुट क्षमता 300 टन/घंटा और सीमेंट के निर्यात के लिए सीमेंट लोडर का आउटपुट 750 टन/घंटा बताई गई है। उपर्युक्त आउटपुट स्तर से, यह प्रतीत होता है कि इन दोनों उपस्कर की क्षमता भिन्न-भिन्न है परन्तु ईंधन उपभोग इन दोनों उपस्कर के लिए समान स्तर अर्थात् 50 लिटर/घंटा पर अनुमानित किया गया है। वीओसीपीटी उपर्युक्त टिप्पणी के आलोक में अपने द्वारा सुविचारित ईंधन उपभोग की जांच करे।	निर्माण सामग्रियों के प्रहस्तन के लिए दूसरे शैलो डुबाव बर्थ में तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित हारबर मोबाइल क्रेन के लिए ईंधन उपभोग 50 लिटर/घंटा है। यही उपभोग इस परियोजना में भी अंगीकृत किया गया है।
	(iv). प्रत्येक कार्यों परिचालन के लिए वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित 50 इकाईयां/घंटा का बिजली उपभोग पूरी तरह अभियंत्रित प्रहस्तन के लिए कोयला टर्मिनल हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित 1.4 इकाईयां/टन के बिजली उपभोग प्रतिमानक के अनुसार नहीं पाया गया है। वीओसीपीटी पत्तन की मौजूदा प्रहस्तन प्रणाली के संदर्भ में अथवा विकल्पतः परिकल्पित सुविधा पर तकनीकी विशिष्टता के साथ 50 इकाईयां/घंटा पर बिजली उपभोग का अनुमान लगाने के आधार का औचित्य बताएं।	यह नई संकल्पना है। इसलिए, बिजली उपभोग 50 इकाईयां/घंटा लिया गया है।
	(v). इसके अलावा, बैगिंग संयंत्र प्रथम दृष्टया सीमेंट के बल्क निर्यात के लिए परिकल्पित नहीं किया गया है। इस परिस्थिति में, यह स्पष्ट नहीं है कि कन्वेयर प्रणाली एवं बैगिंग संयंत्र शामिल करते हुए शामिल करते हुए सीमेंट के बल्क आयात के लिए परिकल्पित 50 इकाईयां/घंटा का बिजली उपभोग सीमेंट के बल्क निर्यात के प्रहस्तन के लिए लागू किया जा सकता है जो बैगिंग संयंत्र परिकल्पित नहीं करता है। वीओसीपीटी उपर्युक्त बिन्दुओं को स्पष्ट करे और अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में अनुमानित बिजली उपभोग संशोधित करें।	यह नई संकल्पना है। इसलिए, बिजली उपभोग 50 इकाईयां/घंटा लिया गया है।

(vi).	वीओसीपीटी ने प्रत्येक उपस्कर अर्थात जलयान लोडर और अनलोडर के लिए 4000 घंटों हेतु ईंधन लागत का अनुमान लगाया है। बर्थ किराया गणना के अनुसार, बल्क सीमेंट (निर्यात) प्रहस्तन के लिए जलयान लोडर 3189 घंटे के लिए उपयोग किए जाने का प्रस्ताव किया गया है जबकि बल्क सीमेंट आयात प्रहस्तन के लिए जलयान अनलोडर के 1594 घंटे उपयोग घंटे उपयोग किए जाने की संभावना है। जबकि इन उपस्कर के लिए ईंधन की परिचालन लागत प्रत्येक 4000 घंटों के लिए अनुमानित की गई है। प्रस्ताव में इस अस्थिरता को सही किए जाने की जरूरत है और जैसाकि पहले बताया गया है संपूर्ण प्रस्ताव को यह देखने के लिए पुनः जांच किए जाने की जरूरत है कि क्या इन उपस्करों में से प्रत्येक का दिशानिर्देशों में निर्धारित उपयोगिता प्रतिमानकों के अनुसार 70 घंटे अर्थात 6132 घंटे (अर्थात 365 गुणा 24 घंटे गुणा 70 प्रतिशत) पर सर्वोत्तम रूप से उपयोग किया जा सकता है।	जलयान लोडर तथा अनलोडर के लिए ईंधन की परिचालन लागत 4000 घंटों के लिए अनुमानित किए गए हैं जैसा उत्तर कार्गो बर्थ-2 में किया गया है, इसलिए, प्राधिकरण इसे बनाए रखने की अनुमति प्रदान करे।																
(vii).	2 फोर्क लिफ्ट ट्रक तथा 2 पे लोडरों के लिए ईंधन लागत बहुउद्देशीय कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्य घंटे प्रतिमानकों के अनुसार 4000 घंटों के लिए अनुमान लगाए गए हैं। कृपया दर्शाएं कि शुष्क बल्क कार्गो तथा बैग वाले कार्गो जिनके इन उपस्करों के उपयोग किए जाने की संभावना है, के लिए निर्धारित कार्गो क्षमता के संदर्भ में 4000 घंटों के लिए उपयोग किया जाएगा।	इस परियोजना में लिए गए कार्य घंटे टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार हैं।																
(ख).	मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत, बीमा लागत, मूल्यहास, अन्य लागत जो पूंजी लागत के प्रतिशत से जुड़ी हो, विभिन्न कार्गो समूह की पूंजी लागत के आबंटन के संबंध में उपर्युक्त (iv) पर देखे गए बिन्दुओं को वीओसीपीटी द्वारा संबोधित किए जाने जरूरत है और परिणामस्वरूप लागत की इन मदों का अनुमानन उपयुक्ततः संशोधित करना होगा।	मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत केवल पूंजी लागत के आधार पर परिगणित किया गया है। तथापि, निर्धारित लागत कार्गोवार सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर प्रभावित की गई है। पूर्वानुमानित कार्गो के आधार पर सामान्य <table><tr><td>बैग वाला कार्गो</td><td>0.05 मी.ट.</td></tr><tr><td>बल्क सीमेंट</td><td>1.80 मी.ट.</td></tr><tr><td>कच्चा माल</td><td>0.45 मी.ट.</td></tr><tr><td></td><td>2.30 मी.ट.</td></tr></table> <table><tr><td>बल्क निर्यात</td><td>12.00 लाख</td></tr><tr><td>बल्क आयात</td><td>6.00 लाख</td></tr><tr><td>कच्चा माल</td><td>5.00 लाख</td></tr><tr><td></td><td>23.00 लाख</td></tr></table>	बैग वाला कार्गो	0.05 मी.ट.	बल्क सीमेंट	1.80 मी.ट.	कच्चा माल	0.45 मी.ट.		2.30 मी.ट.	बल्क निर्यात	12.00 लाख	बल्क आयात	6.00 लाख	कच्चा माल	5.00 लाख		23.00 लाख
बैग वाला कार्गो	0.05 मी.ट.																	
बल्क सीमेंट	1.80 मी.ट.																	
कच्चा माल	0.45 मी.ट.																	
	2.30 मी.ट.																	
बल्क निर्यात	12.00 लाख																	
बल्क आयात	6.00 लाख																	
कच्चा माल	5.00 लाख																	
	23.00 लाख																	
(ग).	लाइसेंस शुल्क																	
(i).	वीओसीपीटी द्वारा आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित कुल भूमि क्षेत्र दर्शाएं।	3.50 हैक्टेयर भूमि क्षेत्र																
(ii).	अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में लाइसेंस शुल्क के अनुमानन से, यह विदित है कि वीओसीपीटी ने बल्क निर्यात सीमेंट के लिए बल्क आयात सीमेंट के लिए 15,000 वर्ग मीटर भूमि और कच्चे माल के लिए 10,000 वर्ग मीटर स्टेकिंग के लिए 10,000 वर्ग मीटर बैकअप क्षेत्र का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट किए जाने की जरूरत है:-																	
(क).	निर्यात बल्क (सीमेंट) की हिस्सेदारी 52 प्रतिशत पर परिकल्पित की गई है और अन्य कच्चे माल अर्थात अन्य शुष्क बल्क कार्गो और बैग कार्गो की हिस्सेदारी कार्गो क्षमता में 22 प्रतिशत पर परिकल्पित की गई है परन्तु इस कार्गो समूह के स्टेकिंग के लिए आबंटित किए जाने हेतु प्रस्तावित भूमि समानस्तर अर्थात 10,000 वर्ग मीटर पर सुविचारित की गई है। 26 प्रतिशत कार्गो हिस्सेदारी क्षमता के साथ	आयात सीमेंट के लिए बैगिंग संयंत्र अपेक्षित है। इसलिए, आयात सीमेंट के लिए अपेक्षित क्षेत्र उच्चतर है।																

	बल्क सीमेंट के आयात के लिए, वीओसीपीटी ने स्टेकिंग के लिए 15,000 वर्ग मीटर भूमि के आबंटन का प्रस्ताव किया है। अलग-अलग कार्गो समूहों के लिए भूमि के प्रस्तावित आबंटन का आधार स्पष्ट नहीं है और इसलिए स्पष्टीकरण की जरूरत है।	
	(ख). वीओसीपीटी स्टेकिंग क्षेत्र, स्टेकिंग मात्रा, कार्गो का औसत विराम समय, परिकल्पित वार्षिक टर्नओवर पर विचार करते हुए प्रत्येक कार्गो समूह के लिए यार्ड क्षमता भेजे और इन कार्गो समूह के प्रत्येक समूह के लिए आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित भूमि का औचित्य बताने के लिए इन कार्गो के प्रहस्तन के लिए पत्तन द्वारा अर्जित प्रत्येक वास्तविक पैरामीटर का औचित्य बताएं और यह भी दर्शाएं कि इन कार्गो की यार्ड क्षमता कार्गो की सर्वोत्तम घाट क्षमता से काफी मिलती है। स्टेकिंग यार्ड की क्षमता भेजते समय भी बैगिंग संयंत्र की क्षमता और सिलोस की क्षमता भेजें जहां इन कार्गो की स्टेकिंग की जाएगी।	इसका अब अनुमान नहीं लगाया जा सकता। इसलिए, पत्तन की गणनाओं को बनाए रखा जाए।
	(iii). अपफ्रंट प्रशुल्क हेतु दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है कि पत्तन भूमि तथा परिसंपत्तियों के लिए पट्टा किराया तत्संबंधी महापत्तनों के दरमान में निर्धारित दर के आधार पर अनुमानित किया जाना है। कृपया पुष्टि करें कि लाइसेंस शुल्क के अनुमानन के लिए अंगीकृत दरें प्रासंगिक अनुसूची का संदर्भ देते हुए वीओसीपीटी के दरमान में निर्धारित मौजूदा दरों के अनुसार है।	जी हाँ। पत्तन के दरमान के अनुसार।
	(iv). यह देखा गया है कि वाटर फ्रंट के लिए लाइसेंस शुल्क सुरक्षा दीवार के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए इसके दरमान में निर्धारित ₹ 8 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह का लाइसेंस शुल्क अंगीकृत करते हुए वीओसीपीटी द्वारा अनुमान लगाया गया है। पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी किए गए महापत्तनों हेतु भूमि नीति दिशानिर्देश, 2010 के अनुसार, जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क अबयूटिंग भूमि के लाइसेंस शुल्क का 50 प्रतिशत होना चाहिए। कृपया पुष्टि करें कि वाटर फ्रंट क्षेत्र के लिए वीओसीपीटी द्वारा अंगीकृत इकाई दर आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित वाटर फ्रंट अबयूटिंग भूमि हेतु लागू दर है। इसके अलावा, सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार, वीओसीपीटी अबयूटिंग भूमि के लाइसेंस शुल्क का 50 प्रतिशत लागू करते हुए वाटर फ्रंट क्षेत्र के लिए पट्टा किराया के अनुमानन को संशोधित करने पर विचार कर सकता है।	भूमि नीति दिशानिर्देश 2.23 (क) के अधीन शामिल सीमाशुल्क बाउंड्री के बाहर जल फ्रंट के पट्टे के लिए लाइसेंस शुल्क का 50 प्रतिशत निर्धारित करता है। तथापि, वाटरफ्रंट का विषय आबंटन खंड 6.1 के अधीन शामिल सीमाशुल्क बाउंड्री के भीतर है जिसके लिए यह प्रावधान लागू नहीं है।
(vi).	बर्थ किराया परिकलन	
	हालांकि गणनाएं दर्शाती हैं कि समग्र टर्मिनल एक वर्ष में 6132 घंटों के लिए परिचालन करेगा जैसाकि पहले बताया गया है कि प्रत्येक कार्गो समूह के लिए तैनात किए जाने हेतु प्रस्तावित अलग-अलग उपस्कर के काफी कम उपयोग किए जाने की संभावना है। वीओसीपीटी हमारी टिप्पणी के आलोचक में अपने प्रस्ताव पर पुनर्विचार करें जिसके लिए बर्थ किराया गणना की पुनः गणना करने की भी आवश्यकता है।	पत्तन मौजूदा गणनाओं को बनाए रखने का अनुरोध करता है।
(vii).	भंडारण प्रभार:	
	(क). वीओसीपीटी ने प्रत्येक कार्गोक्षमता के 10 प्रतिशत का अनुमान लगाया है जो भंडारण प्रभार पर पहुंचने के लिए एकसमान रूप से इस प्रतिशत को अंगीकृत करने का आधार स्पष्ट किए जाने की जरूरत है।	यह मौजूदा रुझान तथा स्टेक यार्ड क्षमता के आधार पर अनुमानित किया गया है।
	(ख). पिछले तीन वर्षों के लिए वीओसीपीटी पर प्रहस्तित इन कार्गो समूहों का वास्तविक औसत विराम समय भेजें।	कार्गो-वार विराम समय के ब्योरे उपलब्ध नहीं हैं। तथापि, पिछले तीन वर्षों के लिए श्रेणीवार विराम समय के ब्योरे भेजे गए हैं। [पत्तन द्वारा प्रेषित ब्योरों के अनुसार, आयात शुष्क बल्क और आयात ब्रेक बल्क का औसत विराम समय सभी 3 वर्षों में 10 दिन और 3 दिन था।]

	(ग). वीओसीपीटी ने आयात कार्गो के लिए 5 दिनों की निःशुल्क अवधि और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिनों की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया है। प्रत्येक कार्गो समूह अर्थात् बल्क सीमेंट आयात, बल्क सीमेंट निर्यात और बैग कार्गो और पत्तन द्वारा परिकल्पित शुल्क बल्क दोनों आयात/निर्यात का औसत विराम समय दर्शाएँ और भंडारण प्रभार (कार्गो-वार) गणना करने के समय इसे लिया जा सकता है।	वीओसीपीटी के सामान्य दरमान में मौजूदा निःशुल्क अवधि पर विचार किया गया है।
(viii)	(क). बर्थ किराया गणना में वीओसीपीटी ने कार्गो क्षमता के 10 प्रतिशत का अनुमान लगाते हुए तटीय पोत के लिए प्रस्तावित रियायती दर तटीय पोत होगा परन्तु तटीय रियायत का प्रभाव बर्थ किराया परिकलित करते समय राजस्व माडल में नहीं लिया गया है। तटीय पोत के लिए लागू रियायती प्रशुल्क का प्रभाव यह सुनिश्चित करने के लिए राजस्व माडल में गिनती किया जाए कि अनुमानित राजस्व अपेक्षा वीओटी परिचालक द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर अर्जित की जा सकती है।	मौजूदा रुझान के आधार पर सभी पोत विदेशी पोत हैं। इसलिए, तटीय दर केवल तभी उपयोग के लिए है जब अपेक्षित हो।
	(ख). सीमेंट बल्क (आयात), सीमेंट बल्क (निर्यात), शुष्क बल्क कार्गो और बैग कार्गो के मामले में विदेशी तथा तटीय कार्गो का अनुपात दर्शाएँ। तटीय रियायत के लिए हकदार तटीय कार्गो का प्रभाव प्रहस्तन दर एवं बर्थ किराया गणना में पहुँचने के समय सुविचारित करें। यदि कोई तटीय कार्गो/पोत परिकल्पित नहीं किया जाता है तो इसे स्पष्ट रूप से उल्लिखित करना होगा।	मौजूदा रुझान के आधार पर सभी पोत विदेशी पोत हैं। इसलिए, तटीय दर केवल तभी उपयोग के लिए है जब अपेक्षित हो।
(ix).	सामान्य टिप्पणी शामिल करें कि उपयोक्ताओं को टर्मिनल परिचालक पर आरोप्य कारणों के लिए उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।	सहमत है।

5.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 16 नवम्बर 2011 को वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) परिसर में आयोजित की गई थी। वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण किया था। संयुक्त सुनवाई में, वीओसीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/आरएफक्यू आवेदकों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

5.2. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, वीओसीपीटी से कुछ बिन्दुओं पर निर्णय लेने का अनुरोध किया गया था। वीओसीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 7 दिसम्बर 2011 द्वारा अपना प्रत्युत्तर भेजा था। संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय और पत्तन का प्रत्युत्तर नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	वीओसीपीटी द्वारा की जाने वाली कार्रवाई	वीओसीपीटी का प्रत्युत्तर
(i).	तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित विभिन्न उपस्करों का संभव कम उपयोग उल्लिखित किया गया है। पत्तन सहमत है कि यह विभिन्न उपस्करों के लिए परिकल्पित प्रहस्तन दरों और टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्नों के आधार पर सुविधाओं की सर्वोत्तम क्षमता को पुनर्निर्धारित करेगा। पत्तन इन बिन्दुओं की समीक्षा करे और संशोधित गणना प्रस्तुत करे।	उपस्कर अनलोडर तथा लोडर विनिर्दिष्ट कार्गो के प्रहस्तन के लिए डिजाइन किए गए हैं और साध्यता रिपोर्ट द्वारा परिचालनों की योजना के अनुसार अपरिहार्य हैं। इसलिए, कम उपयोगिता शामिल किए जाने के लिए कारक निर्धारक कारक नहीं हो सकता। इसलिए, यथा प्रस्तावित तैनाती बनाए रखने का अनुरोध किया गया है।
(ii).	संयुक्त सुनवाई में यह बताया गया था कि गणना में सुविचारित पट्टा किराये दरमान पर आधारित बताए गए हैं और कि पत्तन ने पट्टे पर दी जाने वाली भूमि के लिए लागू पट्टा किरायों को ठीक करने पर विचार नहीं किया है और इसके दरमान में निर्धारित कार्गो के भंडारण के लिए भंडारण प्रभारों/लाइसेंस शुल्क पर विश्वास करने की बजाय। पत्तन संपदा के लिए पट्टा किराये जुलाई 2007 से संशोधन के लिए अतिदेय हैं। इस संदर्भ में, पत्तन ने सूचित किया है कि भूमि मूल्यांकन पहले ही किया गया है और पृथक प्रस्ताव शीघ्र ही प्रस्तुत किया जाएगा। पत्तन को अद्यतन किए गए पट्टा किरायों पर विचार करते हुए अपफ्रंट प्रशुल्क गणना संशोधित करने की सलाह दी गई थी।	वीओसीपीटी ने कहा है कि अद्यतन किए गए पट्टा किरायों पर विचार करते हुए संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क गणनाएं भेजी गई हैं।

5.3. संयुक्त सुनवाई में, वीओसीपीटी से उपर्युक्त बिन्दुओं पर विचार करते हुए और समानान्तरतः अपना संशोधित प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं को 5 दिनों के भीतर अपनी टिप्पणियां टीएमपी और वीओसीपीटी को भेजने की सलाह देते हुए पत्र दिनांक 26 नवम्बर 2011 द्वारा अपना संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। वीओसीपीटी से वीओसीपीटी द्वारा (परिचालित किए जाने वाले) संशोधित प्रस्ताव पर उपयोक्ताओं तथा भावी बोलीदाताओं द्वारा (उठाए जाने वाले) बिन्दुओं पर अपनी टिप्पणियां भेजने का अनुरोध किया गया था। वीओसीपीटी के दिनांक 7 दिसम्बर 2011 में संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णयों का अनुपालन नहीं दर्शाया गया था।

वीओसीपीटी ने वार्षिक राजस्व अपेक्षा तथा अपने प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 20 अगस्त 2011 के अनुसार प्रस्तावित दरों और संशोधित वार्षिक राजस्व अपेक्षा तथा पट्टा किराया प्रस्ताव में प्रस्तावित दर पर विचार करने के लिए देय संशोधित दरों के बीच तुलनात्मक स्थिति भेजी है। इस संबंध में, इसने निम्नलिखित और संशोधन किए हैं:-

"दो दरों नामतः वाणिज्यिक प्रयोजनों के लिए ₹0 36.54 प्रति वर्ग मी. पर पट्टा किराया प्रस्ताव में इस प्राधिकरण को पहले से प्रस्तावित पट्टा दर और ₹0 11.94 प्रति वर्ग मी. प्रति माह पर अंतरिम भूमि मूल्यांकन रिपोर्ट पर आधारित दर में से, पत्तन ने पट्टा किराया प्रस्ताव में पहले से प्रस्तावित दर अंगीकृत करने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में यह देखना प्रासंगिक है कि तमिलनाडु सरकार का दिशानिर्देश मूल्य कई गुना ऊर्ध्वमुखी संशोधनाधीन है।"

उपर्युक्त संशोधनों के बाद पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधित राजस्व अपेक्षा और संशोधित दरें नीचे दी गई हैं:-

(क). संशोधित राजस्व अपेक्षा:

(₹0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि		
		बल्क निर्यात	बल्क आयात	कच्चा माल
1.	कुल वार्षिक परिचालन लागत	643.03	473.33	208.86
2.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	442.48	221.24	139.33
	वार्षिक राजस्व अपेक्षा	1085.50	694.57	348.19

(ख). संशोधित प्रस्तावित दरें:-

➤ प्रहस्तन प्रभार:

विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन
बैग वाला कार्गो	₹0 148.67
शुष्क बल्क कार्गो	₹0 59.47
बल्क सीमेंट (निर्यात)	₹0 78.43
बल्क सीमेंट (आयात)	₹0 167.29

➤ भंडारण प्रभार:

निःशुल्क अवधि: आयात के लिए 5 दिन और निर्यात के लिए 15 दिन

दर प्रति टन प्रतिदिन			
	प्रथम छह दिन	अगले छह दिन	उसके बाद
बल्क निर्यात	₹0 3.00	₹0 4.86	₹0 9.48
बल्क आयात	₹0 6.00	₹0 9.72	₹0 18.95
कच्चा सामग्री	₹0 2.00	₹0 3.24	₹0 6.32

➤ विविध प्रभार:

	दर प्रति टन
बल्क निर्यात	₹0 1.63
बल्क आयात	₹0 3.49
कच्चा सामग्री	₹0 1.31

6. कुछ उपयोक्ता संगठनों ने संयुक्त सुनवाई के बाद अपनी और टिप्पणियां भेजी थीं। उनसे प्राप्त हुई टिप्पणियां वीओसीपीटी को हमारे पत्र दिनांक 23 नवम्बर 2011 द्वारा प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं। वीओसीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 7 दिसम्बर 2011 द्वारा अपनी टिप्पणियां भेजी थीं।

7.1. इसके अलावा, हमारे पत्र दिनांक 12 अक्टूबर 2011 में उठाए गए प्रश्नों पर वीओसीपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 15 नवम्बर 2011 के अधीन भेजे गए जवाब की जांच करने पर, यह पाया गया था कि उठाए गए प्रश्नों को ठीक प्रकार से संबोधित नहीं किया गया था। इसलिए, हमारे पत्र दिनांक 13 जनवरी 2012 द्वारा वीओसीपीटी से सभी मुद्दों को संबोधित करने और प्रस्ताव पर पर्याप्त स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। अनुस्मारकों के बाद, वीओसीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 अप्रैल 2012 द्वारा अपना जवाब भेजा था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और उनपर वीओसीपीटी के प्रत्युत्तर नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित जवाब
(i).	मद सं. (i) (क) और (ग): वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित जवाब में हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों को संबोधित नहीं किया गया था। पत्तन द्वारा अंगीकृत लदाई/उतराई पैरामीटरों की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है और आवश्यकता की तकनीकी विशिष्टताओं के आधार पर गणनाओं का औचित्य बताएं।	बल्क निर्यातों के लिए लदाई तथा उतराई पैरामीटर 10000 मी.ट. प्रतिदिन से 13388 मी.ट. और बल्क निर्यातों के लिए 6000 मी.ट. से 5355 मी.ट. प्रतिदिन किया गया है। तदनुसार, सर्वोत्तम क्षमता संशोधित कर 26.59 लाख टन की गई है।
(ii).	मद सं. (i) (घ): इस प्रश्न का जवाब देते समय पत्तन ने स्वयं स्वीकार किया है कि पत्तन द्वारा निर्धारित क्षमता स्तर अतिरिक्त क्षमता है जिसे भविष्य में इस्तेमाल किया जाएगा जब कार्गो मात्रा में वृद्धि होगी। यह क्र.सं. (i) में कहीं गई बात को मजबूती देता है कि पत्तन ने क्षमता निर्धारित की है ताकि अलग-अलग आयातकों/निर्यातकों के यातायात पूर्वानुमानों की पूर्ति की जा सके और उपस्कर की क्षमता के संदर्भ में नहीं। जैसाकि अलग-अलग उपस्कर अर्थात् निर्यात सीमेंट के लिए जलयान लोडर, और स्वतंत्र कन्वेयरों के साथ आयात सीमेंट प्रहस्तन हेतु जलयान अनलोडर, उपयोग किए जाने के लिए प्रस्तावित अलग-अलग उपस्कर की क्षमता 2008 के प्रभुल्ल दिशानिर्देशों में निर्धारित 70 प्रतिशत (अर्थात् 255 दिन) सर्वोत्तम उपयोगिता स्तर के विपरीत क्रमशः 52 प्रतिशत और 26 प्रतिशत है। परिणामस्वरूप, इससे अपफ्रंट प्रशुल्क में बढ़ोतरी हुई है। वीओसीपीटी को दोबारा सलाह दी जाती है कि हमारे प्रश्न में उठाए गए मुद्दों पर उपलब्ध करवाई जाने वाली सुविधाओं का सर्वोत्तम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए और यह सुनिश्चित करने के लिए कि क्षमता के गलत निर्धारण से प्रस्तावित सुविधा के लिए उच्च अपफ्रंट प्रशुल्क से उपयोक्ताओं पर बोझ न पड़े।	पत्तन की भंडा सर्वोत्तम क्षमता की गणनाओं का यातायात पूर्वानुमानों से मिलान करना नहीं है परन्तु परिगणित गणनाएं यातायात पूर्वानुमानों से संयोगवश मिलती हैं। प्रहस्तन आवश्यकताओं विशेषतः बल्क (निर्यात), बल्क (आयात), बैग वाला कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो, के लिए विशेष रूप से उपस्कर प्रस्तावित किए गए हैं। 70 प्रतिशत की सर्वोत्तम उपयोगिता उपलब्ध बर्थ के सीमांकन कारक के साथ बहु आयामीय कार्गो के प्रहस्तन की स्थिति में प्रासंगिक नहीं हो सकता। इसलिए, केवल बर्थ क्षमता प्रासंगिक है और यह अधिक से अधिक लाभ के लिए जरूरत पर समय रूप से विचार करते हुए सर्वोत्तम प्रहस्तन प्रबंधित करने के लिए पीपीपी परिचालक हेतु है। इसलिए, मौजूदा प्रस्ताव में यथा परिकल्पित उपस्करों की तैनाती इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार की जाए।
(iii).	मद सं. (i) (ड): उठाए गए बिन्दु को संबोधित किए बिना, पत्तन ने दोहराया है कि प्रहस्तन दर टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार है। कृपया नोट करें कि उक्त दिशानिर्देश 20 टन ईएलएल क्रेनों के परिचालनों के लिए है ना कि अभियंत्रित जलयान अनलोडरों की कार्यप्रणाली के संदर्भ में।	प्रहस्तन प्रतिमानक उपर्युक्त बिन्दु (i) में दिए गए जवाब में यथा उल्लिखित संशोधित किए गए हैं।
(iv).	मद सं. (i) (ज) (i) एवं (ii): जवाब में पत्तन ने पुष्टि की है कि भविष्य में 20,000 डीडब्ल्यूटी पोत प्रहस्तित किए जा सकते हैं। इसलिए, बर्थ किराया गणना परियोजना के लम्बे भविष्य पर विचार करते हुए पत्तन द्वारा परिकल्पित 10,000 डीडब्ल्यूटी की बजाय 20,000 डीडब्ल्यूटी आकार का पोत लेना चाहिए। 20,000 डीडब्ल्यूटी पोत की प्रहस्तन दर 10,000 डीडब्ल्यूटी पोत से उच्चतर हो सकती है जिसे क्षमता गणना में लिया जा सकता है।	केवल उपयोक्ताओं/उत्पादकों के साथ बर्थ के आधार पर, परियोजना में परिकल्पित सीमेंट तथा अन्य कार्गो ढोने वाले पोतों के मौजूदा आगमन को ध्यान में रखते हुए 10000 डीडब्ल्यूटी आकार के पोतों पर विचार किया गया है। 20000 डीडब्ल्यूटी पोतों का प्रश्न 100 वर्षों के जीवनकाल के साथ बर्थ के डिजाइन के संबंध में है और इसे वर्तमान प्रहस्तन दर निर्धारित करने के लिए प्रासंगिक कारक रूप में सुविचारित नहीं किया जा सकता।

(v).	<p>मद सं. (ii)(ख): पत्तन ने बताया है कि सिविल कार्यों के अधीन विविध मदों के रूप में पहले अनुमानित पानी आपूर्ति, सीवेज, बिजली लाइटिंग के लिए पूंजी लागत को हटा दिया गया है। इसने यह नहीं दर्शाया था कि सिविल कार्यों के अधीन विविध मदों से हटाई गई पूंजी लागत की ये मदें उपयुक्त शीर्ष के अधीन कहीं पर सुविचारित किए गए हैं। जैसाकि हमारे प्रश्न में कहा गया है, दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक सूची सिविल कार्यों के अधीन जल आपूर्ति और सीवेज तथा बिजली, लाइटिंग और संचार लागत उपस्कर के अधीन समूहित किए गए हैं। यह दोहराया गया है कि अनुमानों को दिशानिर्देशों में निर्धारित सामान्य प्रतिमानों का सही प्रकार से अनुसरण करना चाहिए।</p>	<p>पत्तन के पत्र सं. ई(सी).एफ. 79/एसबीडी-सी/पीडी/2011 दिनांक 15.11.2011 द्वारा प्रेषित जवाब में कहा गया है कि, "पानी आपूर्ति, सीवेज, बिजली, लाइटिंग तथा संचार व्यय विविध मद के अधीन हटा दिए गए हैं" सिविल निर्माण लागत और अभियांत्रिक कार्यों पर 5 प्रतिशत पर विविध में जोड़ी गई उक्त शर्तों के हटाए जाने का अवलोकन करें। पानी आपूर्ति, बिजली, सीवेज की लागत रु 12,000/- प्रति वर्ग मीटर की दर से लगभग 500 वर्ग मीटर में अनुषंगी ढांचे में शामिल किए गए हैं। रु 60 लाख "कार्गो प्रहस्तन गतिविधि" के नीचे सिविल निर्माण लागत में शामिल किया गया है। इसमें अपेक्षा शामिल है।</p>
(vi).	<p>मद सं. (ii)(घ) और मद (i)(ड): अन्य कच्चा माल के प्रहस्तन के लिए निजी पक्षों से उपस्कर के किराये के लिए परिकल्पित प्रशुल्क व्यवस्था के संबंध में हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न पत्तन द्वारा संबोधित नहीं किए गए हैं। पत्तन ने एक सामान्य बयान दिया है कि बीओटी परिचालक को प्रशुल्क व्यवस्था पर मुद्दे का हल निकालना होगा और कि पूंजी लागत अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रासंगिक नहीं है। इस संदर्भ में, यह बताया जाए कि यदि परियोजना पीपीपी आधार अर्थात् अन्य बल्क कार्गो के अधीन कार्गो की इस श्रेणी के प्रहस्तन के लिए बीओटी परिचालक परिकल्पित करता है तो प्रशुल्क अप्रकट निर्धारित किया जाना चाहिए। एक ओर पत्तन ने कहा है कि ऐसे उपस्कर के लिए पूंजी लागत प्रासंगिक नहीं है परन्तु उसी समय क्षमता गणना इन किराये पर लिए गए उपस्कर की प्रहस्तन लागत पर विचार करता है। ऐसे उपस्कर पर परिचालन लागत को राजस्व अनुमानन में शामिल नहीं किया गया है। निजी एजेंसियों द्वारा अन्य बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित व्यवस्था में कोई स्पष्टता नहीं है। बीओसीपीटी एक बार दोबारा मामले की जांच करे और इस संबंध में पहले पत्र दिनांक 12 अक्टूबर 2011 द्वारा उठाए गए हमारे प्रश्नों पर विचार करते हुए अपने प्रस्ताव की समीक्षा करे।</p>	<p>बैग कार्गो और शुष्क बल्क कार्गो के लिए, निर्माण सामग्रियों के प्रहस्तन के लिए शैलो वॉटर बर्थ में परिकल्पित ब्रेक बल्क के प्रहस्तन के लिए 2011 हेतु 5.72 प्रतिशत की वृद्धि के साथ जुलाई 2010 में निर्धारित प्रहस्तन प्रभारों की दरें अंगीकृत करने का प्रस्ताव किया गया है। कच्चा माल और बैग वाले कार्गो के लिए भंडारण प्रभारों तथा विविध प्रभारों के संबंध में, उक्त कार्गो के लिए लागू 2 प्रतिशत प्रत्येक के अनुपात में सिविल लागत की हिस्सेदारी पर विचार किया गया है और विविध प्रभार परिगणित किए गए हैं।</p>
(vii).	<p>मद सं. (ii)(घ): बीओसीपीटी द्वारा दिया गया बयान कि परामर्शदाता ने निवेदन किया है कि अंतिम रिपोर्ट में हमारे द्वारा उठाए गए विशिष्ट प्रश्न को संबोधित नहीं किया है कि तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर सुविधाओं के सकल कम उपयोग की वजह से है और परिणामस्वरूप उपयोक्ताओं पर प्रशुल्क का ज्यादा बोझ पड़ेगा। पत्तन, यदि जरूरी हो तो, रिपोर्ट के बारे में बारीकी से बताए और इस संबंध में उठाए गए विशिष्ट प्रश्न को संबोधित करे।</p>	<p>क्षमता उपयोगिता के संबंध में, कृपया उपर्युक्त क्र.सं. 2 द्वारा प्रेषित टिप्पणियों का अवलोकन करें।</p>
(viii).	<p>मद सं. (ii)(ज)(ii): बीओसीपीटी ने यह पुष्टि करने के लिए प्रश्न का जवाब नहीं दिया है कि क्या बैगिंग तथा सिलाई अभियंत्रिकी की जाएगी अथवा बैगिंग और सिलाई के लिए कोई विशेष लेबर शामिल की जाएगी और, यदि ऐसा होता है, तो अप्रकट प्रशुल्क गणना में परिचालन लागत का ध्यान रखा जाए। कृपया स्पष्ट करें और यदि आवश्यक हो तो अप्रकट प्रशुल्क गणना संशोधित करें।</p>	<p>बैगिंग संयंत्र साध्यता रिपोर्ट के पृष्ठ 61 के पैरा 10.1 (8) (ग) में यथा विनिर्दिष्ट 20 टन क्षमता का एक अभियंत्रिकी संयंत्र है। 20 टन क्षमता के 3 बैगिंग संयंत्र की लागत रु 68.00 लाख कुल अभियांत्रिकी उपस्कर लागत रु 26.39 करोड़ में शामिल की गई है।</p>
(ix).	<p>मद सं. (ii)(i)(ii): पत्तन ने उस मात्रा पर विचार करते हुए सिलोस की विस्तृत कार्य क्षमता के बारे में हमारे प्रश्न पर पत्तन ने जवाब नहीं भेजा है जो स्टोक किया जा सकता है, सिलोस से निकासित किया जा</p>	<p>सिलोस की कार्य क्षमता, कार्गो की निकासी और औसत विराम समय का विस्तृत गणनाओं के साथ अनुमान नहीं लगाया जाए। विषय परियोजना के लिए पीपीपी</p>

	सकता है और कार्गो के लिए औसत विराम समय है। हमारा प्रश्न दोहराया गया है।	परिचालक निर्धारित किया जाना है और परियोजना के बाद इसका अनुमान लगाए।
(x).	<p>मद सं. (iv) (ख), (ग), (घ) और (ङ):</p> <p>पत्तन को हमारी टिप्पणी के मददेनजर बल्क निर्यात, बल्क आयात और शुष्क बल्क कार्गो में पूंजी लागत आबंटन की समीक्षा करने की सलाह दी गई थी। ऐसा नहीं लगता है कि पत्तन ने उठाए गए मुद्दे को संबोधित करने का प्रयास किया हो और सिर्फ इतना कहा है कि प्राधिकरण निर्णय करे। यह पत्तन पर है कि वह यह सुनिश्चित करे कि सुसंगत प्रस्ताव दाखिल किया गया है और हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों को उपयुक्त तरीके से संबोधित किया गया है जिससे प्राधिकरण अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित कर सके। पत्तन को दोबारा सलाह दी जाती है कि पूंजी लागत तथा बताए गए अन्य पूंजी लागत मदों की सामान्य मदों के आबंटन की समीक्षा करे और अपने प्रस्ताव को उपयुक्ततः संशोधित करे।</p>	गणना पत्रक में यथा प्रेषित बल्क निर्यात, बल्क आयात और शुष्क बल्क कार्गो में पूंजी लागत का आबंटन प्राधिकरण द्वारा सुविचारित किया जाए।
(xi).	<p>मद सं. (v) (क)(i):</p> <p>अन्य महापत्तन न्यासों के अप्रकट प्रशुल्क मामलों में जिसमें जलयान लोडर/जलयान अनलोडर की तैनाती शामिल है, संबद्ध पत्तनों ने अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों, जो अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए प्राधिकरण द्वारा सुविचारित किए गए हैं, में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार बिजली लागत (और ईंधन लागत नहीं) का अनुमान लगाया था। जैसाकि पहले बताया गया है, लौह अयस्क/कोयला टर्मिनल के लिए अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देश, जो जलयान लोडर/जलयान अनलोडर की तैनाती परिकल्पित करते हैं, बिजली उपभोग प्रतिमानक निर्धारित करते हैं ना कि ईंधन उपभोग प्रतिमानक। उपर्युक्त स्थिति के मददेनजर, पत्तन से अनुरोध है कि हमारे प्रश्न के लिए प्रेषित अपने जवाब की पुनः पुष्टि करे कि तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित जलयान लोडर/जलयान अनलोडर ईंधन से चलने वाले हैं और बिजली से नहीं चलते हैं। ईंधन चालित जलयान लोडर/अनलोडर के चयन और लागत लाभ के साथ-साथ बिजली से चलने वाले लोडर/अनलोडर के कारण भेजे।</p> <p>यदि पत्तन इसकी पुनः पुष्टि करता है कि तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित जलयान लोडर/जलयान अनलोडर ईंधन से चलने वाले हैं, तो उपस्कर की तकनीकी विशिष्टताओं के संदर्भ में अथवा शैलो डुबाव बर्थ पर तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित एचएमसी के ईंधन उपभोग पर पूरी तरह से विश्वास किए बिना ईंधन उपभोग का निर्धारण करें।</p>	<p>बिजली लागत रु0 8.25 प्रति इकाई की मौजूदा संशोधित पर 0.5 केंडब्ल्यूए प्रति मी.ट. की दर पर सुविचारित की गई है।</p> <p>उपर्युक्त के मददेनजर, ईंधन से चलने वाले जलयान लोडर/अनलोडर को तैनात किए जाने का प्रश्न ही नहीं उठता है।</p> <p>उपर्युक्त के मददेनजर, ईंधन से चलने वाले जलयान लोडर/अनलोडर की तैनाती प्रकट नहीं हुई थी।</p>
(xii).	<p>मद सं. (v) (क)(iii), (iv), (v), (vi) और (vii):</p> <p>हमारे द्वारा उठाए गए विशिष्ट प्रश्नों पर पत्तन द्वारा प्रेषित जवाब संतोषजनक नहीं हैं और उठाए गए बिन्दुओं को संबोधित नहीं किया गया है इसलिए उपर्युक्त मदों पर हमारे प्रश्नों को दोहराया गया है।</p>	उपर्युक्त जवाब में प्रश्न संबोधित किए गए हैं।
(xiii).	<p>मद सं. (v) (ग) (iii) (क):</p> <p>पत्तन ने एक सामान्य बयान दिया है कि सीमेंट के आयात के लिए बैगिंग संयंत्र अपेक्षित है और इसलिए आयात सीमेंट के लिए प्रस्तावित भूमि क्षेत्र उच्चतर है। अलग-अलग कार्गो के लिए प्रस्तावित भूमि आबंटन पर निर्धारित करने के लिए पत्तन द्वारा किया गया विश्लेषण भेजे।</p>	बैगिंग संयंत्र कवर करने वाली विषय परियोजना का स्कोप पत्तन में प्रहस्तन की नई संकल्पना है और अभी तक हमारे पत्तन में ऐसी सुविधा उपलब्ध नहीं है। इसलिए, सुविधा का अध्ययन करने का प्रश्न निष्कर्ष पर ध्यान केंद्रित करने के लिए बहुत शीघ्र है।
(xiv).	<p>मद सं. (v) (ग)(iii):</p> <p>पत्तन ने एनसीबी-3 और एनसीबी-4 के लिए अपने दो अन्य अप्रकट प्रशुल्क प्रस्तावों के संदर्भ में अपने पत्र दिनांक 5 जनवरी</p>	रु0 38.54 प्रति वर्ग मी. प्रति माह की दर पर एनसीबी-3 और एनसीबी-4 में टीएमपी द्वारा अंगीकृत

	2012 द्वारा सूचित किया है कि लाइसेंस शुल्क पत्र सं. ई(सी)-38/2/2006- स्था./डी दिनांक 2 जनवरी 2012 द्वारा पट्टा किराये के संशोधन के लिए पत्तन द्वारा दाखिल किए गए नए प्रस्ताव पर अनुमान लगाया जाए। पत्तन अपने द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव पर आधारित की तरह मौजूदा प्रस्ताव में लाइसेंस शुल्क का अनुमानन संशोधित करे।	दर के आधार पर लाइसेंस शुल्क गणनाओं में अंगीकृत किया गया है।
(xv).	मद सं. (vi): जैसाकि पहले बताया गया है, यह विचार करते हुए कि परियोजना की अवधि 30 वर्ष है, प्रस्तावित टर्मिनल पर प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले उच्चतर डीडब्ल्यूटी पोतों के मददेनजर बर्थ किराया गणना की समीक्षा की जाए।	बर्थ किराया गणनाएं वर्तमान रुझानों और उपयोक्ताओं/उत्पादकों से विचार-विमर्श के आधार पर 7,000 जीआरटी के जीआरटी पर आधारित हैं। इसलिए, इसे स्वीकार किया जाए।
(xvi).	मद सं. (vii) (क) और (ग): पत्तन ने बताया है कि कार्गो क्षमता का 10 प्रतिशत प्रस्ताव में अनुमानित भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा वर्तमान रुझान तथा स्टेक यार्ड क्षमता पर आधारित है। विचार करते हुए कि प्रस्तावित सुविधा जो सिलोस, बैगिंग संयंत्र, आदि के साथ अभियंत्रित प्रहस्तन परिकल्पित करता है, और समान कार्गो के लिए मौजूदा परंपरागत प्रहस्तन परिचालनों से बहुत ज्यादा भिन्न है, कृपया औचित्य बताएं कि कैसे मौजूदा पैरामीटर अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागू किए जा सकते हैं। पत्तन को दोबारा सलाह दी जाती है कि कार्गो के औसत विराम समय, स्वीकृत किए जाने के लिए प्रस्तावित निःशुल्क अवधि, आदि विस्तृत गणनाओं के साथ, भंडारण प्रभार आकर्षित करने की संभावना वाली कार्गो क्षमता का उपयुक्ततः निर्धारण करे।	10 प्रतिशत पर भंडारण प्रभार आदेश सं. टीएमपी/18/2010-टीपीटी दिनांक 23.7.2010 द्वारा डीबीएफओटी आंधार पर वीओसीपीटी में निर्माण सामग्रियों के प्रहस्तन के लिए शैलो डुबाव बर्थ के निर्माण के कार्य के लिए टीएमपी द्वारा स्वीकार किया गया था। इसलिए, समान परियोजना के लिए इस पर भी विचार किया जाए।

7.2. जवाब भेजते समय, वीओसीपीटी ने सीमेंट लोडर तथा सीमेंट अनलोडर और बिजली से चलने वाले जलयान लोडर तथा अनलोडर के लिए प्रहस्तन दर के मामले में गणनाएं संशोधित की हैं और निर्माण सामग्रियों का प्रहस्तन करने के लिए शैलो वाटर बर्थ में परिकल्पित ब्रेक बल्क और बैग वाले कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए सुविधा का उपयोग अंगीकृत करने का प्रस्ताव भी किया गया है। तत्पश्चात, वीओसीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 18 अप्रैल 2012 द्वारा बर्थ किराया प्रभार संशोधित किया था। पत्तन द्वारा अपने प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 20 अगस्त 2011 में प्रस्तावित दरों और अपने पत्रों दिनांक 14 अप्रैल 2012 तथा ईमेल दिनांक 18 अप्रैल 2012 द्वारा प्रेषित संशोधित गणनाओं की तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है:-

(i). बर्थ किराया प्रभार:

(दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग)

	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 20 अगस्त 2011	पत्र दिनांक 7 दिसम्बर 2011 द्वारा संशोधित गणनाएं	पत्रों दिनांक 14 अप्रैल 2012 और ईमेल दिनांक 18 अप्रैल 2012 द्वारा संशोधित गणनाएं
विदेशी	रु0 1.68	रु0 1.68	रु0 1.69
तटीय	रु0 1.01	रु0 1.01	रु0 1.01

(ii). प्रहस्तन प्रभार:

(दर प्रति मीट्रिक टन)

विवरण	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 20 अगस्त 2011	पत्र दिनांक 7 दिसम्बर 2011 द्वारा संशोधित गणनाएं	पत्रों दिनांक 14 अप्रैल 2012 और ईमेल दिनांक 18 अप्रैल 2012 द्वारा संशोधित गणनाएं
बैग वाला कार्गो	रु0 128.51	रु0 148.67	रु0 118.95
शुष्क बल्क कार्गो	रु0 51.40	रु0 59.47	रु0 47.57
बल्क सीमेंट (निर्यात)	रु0 73.71	रु0 78.43	रु0 70.37
बल्क सीमेंट (आयात)	रु0 151.17	रु0 167.29	रु0 118.20

(iii). भंडारण प्रभार:

निःशुल्क अवधि: आयात के लिए 5 दिन और निर्यात के लिए 15 दिन

(दर प्रति टन प्रतिदिन)

विवरण	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 20 अगस्त 2011			पत्र दिनांक 7 दिसम्बर 2011 द्वारा संशोधित गणनाएं			पत्र दिनांक 14 अप्रैल 2012 और ईमेल दिनांक 18 अप्रैल 2012 द्वारा संशोधित गणनाएं		
	प्रथम छह दिन	अगले छह दिन	उसके बाद	प्रथम छह दिन	अगले छह दिन	उसके बाद	प्रथम छह दिन	अगले छह दिन	उसके बाद
बल्क निर्यात	₹ 3.00	₹ 4.86	₹ 9.48	₹ 3.00	₹ 4.86	₹ 9.48	₹ 2.00	₹ 3.24	₹ 6.32
बल्क आयात	₹ 5.00	₹ 8.10	₹ 15.60	₹ 6.00	₹ 9.72	₹ 18.95	₹ 4.00	₹ 6.48	₹ 12.64
कच्चा माल	₹ 2.00	₹ 3.24	₹ 6.32	₹ 2.00	₹ 3.24	₹ 6.32	₹ 1.00	₹ 1.62	₹ 3.16

(iv). विविध प्रभार:

(दर प्रति टन)

विवरण	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 20 अगस्त 2011	पत्र दिनांक 7 दिसम्बर 2011 द्वारा संशोधित गणनाएं	पत्र दिनांक 14 अप्रैल 2012 और ईमेल दिनांक 18 अप्रैल 2012 द्वारा संशोधित गणनाएं
बैग वाला कार्गो	₹ 1.13	₹ 1.31	₹ 0.86
शुष्क बल्क कार्गो			₹ 0.86
बल्क सीमेंट (निर्यात)	₹ 1.54	₹ 1.63	₹ 1.47
बल्क सीमेंट (आयात)	₹ 3.15	₹ 3.49	₹ 2.46

8. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रारंभिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। यह ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). वीओसीपीटी का प्रस्ताव बल्क में सीमेंट प्रहस्तन और शुष्क बल्क में कच्चे माल तथा संबंधी बैगों के रूप में प्रहस्तन के लिए अप्रकट प्रशुल्क प्रस्तावित शैलो डुबाव बर्थ (एसडीबी) पर निर्धारित करने के लिए है। यह प्रस्ताव आयात तथा निर्यात के लिए साध्य बल्क सीमेंट का अभियंत्रीकृत प्रहस्तन परिकल्पित करता है जबकि आयातों के लिए साध्य संबंधित कच्चा माल जलयान के गियर के प्रयोग द्वारा प्रहस्तित किए जाने अथवा निजी पक्षों से उपरकर प्रहस्तन किराये पर लेते हुए प्रहस्तित करने का प्रस्ताव किया गया है। 2008 के अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में बल्क सीमेंट के अभियंत्रीकृत प्रहस्तन के लिए पृथक प्रतिमानक निर्धारित नहीं किए गए हैं। तथापि, अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देश बल्क में चूनापत्थर और ब्रेक बल्क रूप में बैग वाले कार्गो जैसे संबंधित कच्चे माल के बहुउद्देशीय बर्थ में प्रहस्तन के लिए प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। वीओसीपीटी ने टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता और परिचालन लागत के निर्धारण के लिए, बहुउद्देशीय बर्थ, जहां कहीं प्रारंभिक हो, के लिए 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों और पैरामीटर्स के आधार पर अपना प्रस्ताव तैयार किया है।
- (ii). वीओसीपीटी द्वारा मूल प्रस्ताव अगस्त 2011 में दाखिल किया गया था। प्रस्ताव की समीक्षा करने संबंधी हमारे अनुरोध पर, एसडीबी पर तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित विभिन्न उपस्करों के संभव कम उपयोग के मद्देनजर, कुछ विलंब के बाद, 14 अप्रैल 2012 को संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था जिसमें 18 अप्रैल 2012 को संशोधित बर्थ किराया गणना परिगणनाओं का अनुसरण किया गया था। वीओसीपीटी द्वारा, इस मामले की कार्यवाही के दौरान प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरण के साथ, अपने पत्र दिनांक 14 और 18 अप्रैल 2012 द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (iii). (क). पत्तन ने संबंधित कच्चे माल के जलयान से तट स्थानांतरण हेतु किसी प्रहस्तन उपस्कर का प्रस्ताव नहीं किया है और कहा है कि जलयान का गियर अथवा निजी किराये पर लिया गया उपस्कर इस प्रयोजन के लिए प्रयोग किया जाएगा। विशिष्ट प्रश्न किए जाने के बावजूद, पत्तन ने न तो निजी किराये पर लिए गए

उपस्कर की तैनाती के लिए परिकल्पित प्रशुल्क व्यवस्था स्पष्ट की है और न ही इसने इस संबंध में परिचालन लागत में अनुमानित किराया प्रभारों को लिया है। जब इस संबंध में अपने प्रस्ताव की समीक्षा करने के लिए और जोर दिया गया था तो पत्तन ने, पुरानी दरों को अपनाने के औचित्य अथवा किसी विश्लेषण के बिना, दूसरे एसडीबी में निर्माण सामग्रियों के प्रहस्तन के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित प्रशुल्क आदेश दिनांक 23 जुलाई 2010 में निर्धारित दरें अंगीकृत करने का प्रस्ताव किया है।

- (ख). बताया गया है कि वीओसीपीटी ने परामर्शदाता की साध्यता रिपोर्ट के आधार पर अपना प्रस्ताव दाखिल किया है। सिविल कार्यों तथा उपस्करों की अनुमानित पूंजी लागत, बिजली तथा ईंधन उपभोग के लिए अनुमानित प्रतिमानक, बिजली और ईंधन इकाई दर दस्तावेजी साध्य से समर्थित नहीं किए गए हैं, जबकि इस संबंध में विशेष अनुरोध किया गया था।
- (ग). 16 नवम्बर 2011 को हुई संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णयों पर वीओसीपीटी के प्रत्युत्तर दिनांक 7 दिसम्बर 2011 में मुद्दों को संबोधित नहीं किया गया था। सभी मुद्दों को संबोधित करने और प्रस्ताव के लिए पर्याप्त स्पष्टीकरण देने के लिए जनवरी 2012 में पत्तन से दोबारा अनुरोध किए जाने की जरूरत थी। 3 महीने बीत जाने के बाद, पत्तन ने प्रत्युत्तर दिया था। तथापि, उठाए गए सभी मुद्दों को इस प्रत्युत्तर में संबोधित नहीं किया गया था। जैसाकि इस मामले की तथ्यात्मक स्थिति वर्णित करते हुए टिप्पणी के पूर्ववर्ती भाग से देखा गया है, इसके पत्रों दिनांक 15 नवम्बर 2011 और 14 अप्रैल 2012 द्वारा प्रेषित पत्तन का प्रत्युत्तर उठाए गए कुछ मुद्दों पर कैंजुअल था और इससे पत्तन के प्रस्ताव की गुणवत्ता पर संदेह पैदा होता है।
- (घ). ऊपर बताई गई स्थिति के बावजूद, यह विचार करते हुए कि इस परियोजना को सरकार से प्राप्त इसके पत्र सं. पीडी-18013/2/2012-पीडी111 दिनांक 20 मार्च 2012 एवं पत्र सं. पीडी-18013/6/2010-पीडी111 दिनांक 14 मई 2012 के अनुसार वर्ष 2012-13 में अवार्ड के लिए शामिल किया गया है, पत्तन के साथ पत्राचार के और विनिमय से मामले को अंतिम रूप देने में और विलंब हो सकता है। अतः हमने पत्तन द्वारा प्रेषित व्योरो/सूचना/स्पष्टीकरण की सीमाओं के साथ मामले पर आगे की कार्यवाही शुरू की है।
- (iv). (क). बताया गया है कि वीओसीपीटी ने परामर्शदाता की साध्यता रिपोर्ट के आधार पर अपना प्रस्ताव दाखिल किया है। हालांकि यह बर्थ 20,000 डीडब्ल्यूटी तक के आकार के पोतों के प्रहस्तन के लिए तैयार किया गया है, जैसाकि साध्यता रिपोर्ट में उल्लिखित किया गया है, पत्तन ने अनुमान लगाया है कि 10,000 डीडब्ल्यूटी के पोत ही टर्मिनल में आएंगे। यह प्रतीत होता है कि पत्तन ने 10,000 डीडब्ल्यूटी के पोतों को सेवा प्रदान करने के लिए उपस्करों का ही प्रहस्तन करने पर विचार किया है और तदनुसार सर्वोत्तम क्षमता गणना में प्रहस्तन दरों पर विचार किया गया है। यह अनुमान लगाने के लिए पर्याप्त नहीं होगा कि अपेक्षित निकषण अगले 30 वर्षों में पूरा नहीं किया जा सकता और, इसलिए, प्रस्तावित एसडीबी पर बड़े आकार के पोत बर्थ नहीं किए जाएंगे, विशेष रूप से जब बर्थ 20,000 डीडब्ल्यूटी तक के आकार के पोतों को व्यवस्थित करने के लिए तैयार किया जाता है। आने वाले बड़े आकार (10,000 डीडब्ल्यूटी से अधिक) के पोत, पूरी संभावना के साथ, टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता पर प्रभाव पड़ेगा और, इसलिए, राजस्व माडल है।
- (ख). वीओसीपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 23 जुलाई 2010 द्वारा, दूसरे शैलो डुबाव बर्थ पर, शुष्क बल्क रूप में और बैग रूप में निर्माण सामग्री प्रहस्तन के लिए अप्रकट प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित की थीं। वीओसीपीटी का विषय प्रस्ताव भी शुष्क बल्क में कच्चे माल संबंधित (सीमेंट) का प्रहस्तन भी परिकल्पित करता है। इस संबंध में प्रश्न किए जाने पर, विषय प्रस्ताव में सुविचारित संबंधित कच्चे गामल की क्षमता की हिस्सेदारी दूसरे एसडीबी में प्रहस्तन निर्माण सामग्रियों के लिए पूर्ववर्ती प्रस्ताव में हिस्से के रूप में सुविचारित नहीं किया गया था, पत्तन ने बताया है कि इसने इस परियोजना में चूनापत्थर, जिप्सम, आदि जैसे कच्चे माल संबंधित सीमेंट का प्रहस्तन करने की परिकल्पना की है जिसपर पूर्ववर्ती प्रस्ताव में विचार नहीं किया गया था। यह स्पष्ट नहीं है कि क्यों पूर्ववर्ती परियोजना इस कार्गो को व्यवस्थित नहीं कर सका। इस परियोजना में कार्गो की मल्टिपलिसिटी और परिणामस्वरूप विभिन्न प्रकार के प्रहस्तन उपस्कर शामिल हैं। पत्तन का प्रस्ताव प्रहस्तन उपस्कर में लगभग ₹ 26.00 करोड़ का निवेश परिकल्पित करता है। तथापि, प्रहस्तन उपस्कर, अर्थात् लोडर और अनलोडर का क्षमता उपयोग क्रमशः 36 प्रतिशत और 18 प्रतिशत की सीमा तक ही होगा जिसके 30 वर्षों की परियोजना अवधि में जारी रहने की संभावना है।

- (ग). सरकार में परियोजना मंजूर करने वाला प्राधिकारी परियोजना को अनुमोदन देने से पहले उपर्युक्त टिप्पणियों की ध्यानपूर्वक जांच करे। वीओसीपीटी को सलाह दी जाती है कि उक्त टिप्पणियों को सरकार में परियोजना मंजूर करने वाले प्राधिकरण की जानकारी में लाया जाए।

(v). सर्वोत्तम क्षमता:

वीओसीपीटी ने शुरू में टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 2,258,620 टन निर्धारित की थी जिसे 2.3 मिलियन टन में पूर्णांकित किया गया था। तत्पश्चात्, इस प्राधिकरण के मौके पर, पत्तन ने सर्वोत्तम क्षमता में ऊर्ध्वमुखी संशोधन किया है और 2,665,902 निर्धारित किया है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निम्नलिखित अनुच्छेदों में विश्लेषित की गई है:—

- (क). निर्यात, आयात के लिए बल्क सीमेंट, शुल्क बल्क रूप में संबंधित कच्चा माल और बैग रूप में संबंधित कच्चा माल साध्यता रिपोर्ट में निर्दिष्ट कार्गो हिस्सेदारी पैटर्न के आधार पर क्रमशः 52 प्रतिशत, 26 प्रतिशत, 20 प्रतिशत और 2 प्रतिशत लिया गया है। सर्वोत्तम क्षमता परिकलन में पत्तन द्वारा सुविचारित विभिन्न कार्गो समूहों की प्रतिशत हिस्सेदारी पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

(ख). (i). बल्क में सीमेंट:

जैसाकि पहले बताया गया है, 2008 के अपफ्रंट दिशानिर्देश बल्क में सीमेंट के अभियंत्रित प्रहस्तन के लिए कोई पृथक् प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं। संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 अप्रैल 2012 में, वीओसीपीटी ने बल्क में सीमेंट की लदाई के लिए 13,388 टन प्रतिदिन और बल्क में सीमेंट की उतराई के लिए 5,355 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया है।

वीओसीपीटी ने बताया है कि जलयान लोडर और जलयान अनलोडर की क्षमता क्रमशः 750 टन प्रति घंटा और 300 टन प्रति घंटा हैं। हालांकि पत्तन ने कहा है कि वह आंकड़े एकत्र करने के बाद लोडर और अनलोडर की क्षमता के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य उपलब्ध करवाएगा, इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक पत्तन से ऐसी कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई थी।

यदि लोडर और अनलोडर की क्रमशः 750 टन और 300 टन प्रति घंटा क्षमता तत्संबंधी उपस्कर की दरित क्षमता के रूप में सुविचारित की जाती है, तो यह स्वीकार करना होगा कि उपस्कर की क्षमता सदैव 100 प्रतिशत के समकक्ष नहीं होगी। लोडर और अनलोडर की 13,388 टन और 5,355 टन की प्रतिदिन प्रहस्तन दर उक्त उपस्करों की दरित क्षमता के लगभग 75 प्रतिशत परिगणित होती है जोकि उपर्युक्त प्रतीत होती है। अतः क्षमता गणना में पत्तन द्वारा सुविचारित 13,388 टन और 5,355 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर विश्वास किया गया है।

पत्तन का प्रस्ताव बल्क में सीमेंट निर्यात के लिए ही एक लोडर और बल्क में सीमेंट आयात के लिए ही एक अनलोडर की तैनाती परिकल्पित करता है। पत्तन द्वारा सुविचारित क्रमशः 52 प्रतिशत और 26 प्रतिशत पर सर्वोत्तम क्षमता में सीमेंट निर्यात और सीमेंट आयात की दी गई हिस्सेदारी क्रमशः 17.79 लाख टन और 3.56 लाख टन परिगणित होती है। 13,388 टन और 5,355 टन की प्रतिदिन प्रहस्तन दर को लेखा में लेते हुए, लोडर और अनलोडर के परिचालन के दिनों की संख्या क्रमशः 133 दिन और 66 दिन परिगणित होती है। दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट 70 प्रतिशत उपयोगिता पर, उपस्कर 255.50 दिनों के लिए उपयोग किया जाना अपेक्षित होगा। तथापि, 133 दिनों और 66 दिनों के परिचालन के दिनों की अनुमानित संख्या पर, लोडर तथा अनलोडर की क्षमता उपयोगिता, 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित 70 प्रतिशत के प्रतिमानक की सापेक्ष क्रमशः 36 प्रतिशत और 18 प्रतिशत परिगणित होता है। उपस्कर की उपयोगिता की सर्वोत्तमता की गणना के लिए प्रस्ताव के इस पहलु की समीक्षा करने के लिए प्रदत्त विशिष्ट सलाह पर, पत्तन ने बताया है कि उसने कार्गो की प्रहस्तन अपेक्षा को ध्यान में रखते हुए उपस्कर का प्रस्ताव किया है और पत्तन की राय में इसी बर्थ पर एक से अधिक कार्गो के प्रहस्तन की स्थिति में वैयक्तिक उपस्करों के 70 प्रतिशत पर सर्वोत्तम उपयोगिता प्रारंभिक नहीं है। हालांकि उपस्कर के कम उपयोग का उपयोक्ताओं द्वारा देय प्रशुल्क पर प्रभाव पड़ेगा, परन्तु यह प्राधिकरण इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर विश्वास करने के लिए बाध्य है।

संबंधित कच्चा माल:

बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश ब्रेक बल्क कार्गो, अर्थात् कोयला, चूनापत्थर, खनिजों आदि के लिए 10,000 टन प्रतिदिन और ब्रेक बल्क कार्गो अर्थात् स्टील और बैग कार्गो के लिए 4,000 टन प्रतिदिन पर प्रहस्तन प्रतिमानक निर्धारित करता है। दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक जलयान से तट प्रहस्तन के लिए ग्रैव/हुक संलग्नकों के साथ 20 टन की 3 लेवल लफिंग घाट क्रेन की तैनाती के संदर्भ में हैं।

विषय प्रस्ताव में, पत्तन ने संबंधित कच्चे माल के जलयान से तट प्रहस्तन के लिए किसी उपस्कर का प्रस्ताव नहीं किया है और कहा है कि जलयान के गियर अथवा निजी किराये पर लिया गया उपस्कर इसके लिए उपयोग किया जाएगा। तथापि, इसने संबंधित कच्चे माल के प्रहस्तन के लिए सर्वोत्तम क्षमता का अनुमान लगाने के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन प्रतिमानकों को अंगीकृत किया है जिसमें शुष्क बल्क तथा बैग वाला कार्गो शामिल है। संबंधित कच्चे माल की उतराई के लिए तैनात किए जाने वाले उतराई उपस्कर की क्षमता से संबंधित सूचना के अभाव में, पत्तन द्वारा यथा अंगीकृत प्रहस्तन प्रतिमानक, जो दिशानिर्देशों के अनुसार है, सुविचारित किया गया है।

- (ग). उपर्युक्त अनुच्छेदों (क) और (ख) में चर्चा किए गए कार्गो हिस्सेदारी तथा प्रहस्तन प्रतिमानकों के प्रतिशत के आधार पर, वीओसीपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारित फार्मूला का अनुसरण करते हुए सर्वोत्तम क्षमता 70 प्रतिशत उपयोगिता स्तर पर निर्धारित की है।
- (घ). बहुउद्देशीय बर्थ के अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश यार्ड क्षमता के निर्धारण की अपेक्षा नहीं करते हैं और, इसलिए, टर्मिनल की क्षमता घाटसाइड के लिए निर्धारित क्षमता के बराबर है।
- (ङ). तदनुसार, प्रस्तावित एसडीबी की सर्वोत्तम क्षमता पत्तन द्वारा यथा निर्धारित 2,665,902 टन वार्षिक सुविचारित की गई है।

(vi). पूंजी लागत:

अप्रैल 2012 के संशोधित प्रस्ताव में, वीओसीपीटी ने सीमेंट तथा संबंधित कच्चे माल के लिए ₹ 82.48 करोड़ की लागत पर शैलो डुबाव बर्थ पर विकसित की जाने वाली सुविधा के लिए पूंजी लागत का अनुमान लगाया था जिसमें से ₹ 33.89 करोड़ बर्थिंग गतिविधि और ₹ 48.59 करोड़ कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिए है।

(क). बर्थिंग गतिविधि:

- (i). अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, बर्थ किराया सेवाओं के लिए पूंजी लागत में बर्थ के निर्माण की लागत और बर्थ के समीप किए गए निकर्षण, यदि कोई हो, की लागत शामिल है।
- (ii). वीओसीपीटी ने बर्थ के निर्माण के लिए ₹ 33.89 करोड़ की पूंजी लागत का अनुमान लगाया है जिसमें 7 प्रतिशत की दर से पर्यवेक्षण प्रभार, 3 प्रतिशत की दर से आकरिगकताएं और बर्थ लागत के 65 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत की दर से कार्य करार टैक्स शामिल है।

बर्थिंग गतिविधि के लिए अनुमानित पूंजी लागत में गोदी बेसिन के निकर्षण की लागत शामिल नहीं है। वीओसीपीटी ने कहा है कि गोदी बेसिन में निकर्षण कार्य पत्तन द्वारा किया जाएगा और निकर्षण लेवी पीपीपी परिचालक द्वारा वसूल की जाएगी। तथापि, न तो वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित अनुमानों में निकर्षण लेवी को परिचालन लागत की मद के रूप में शामिल किया गया है और न ही उक्त लेवी वसूल करने के लिए परिचालक हेतु कोई प्रावधान है।

निर्माण सामग्री के प्रहस्तन के लिए एसडीबी के विकास से संबंधित वीओसीपीटी द्वारा दाखिल किए गए पूर्ववर्ती प्रस्ताव के संदर्भ में इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश सं. टीएमपी/18/2010-टीपीटी दिनांक 23 जुलाई 2010 के अनुच्छेद सं. (v) (क) (ii) में यथा प्रतिवेदित, वीओसीपीटी ने प्रारंभिक प्रस्ताव में पीपीपी परिचालक से निकर्षण लेवी वसूल करने का

समान प्रस्ताव किया था और बाद में हमारे अनुरोध पर उपयोक्ताओं से इसे सीधे वसूल करने के लिए सहमत था। आदेश दिनांक 23 जुलाई 2010 में प्रतिवेदित स्थिति के आधार पर, वीओसीपीटी को सलाह दी जाती है कि प्रासंगिक पोतों से सीधे निकर्षण लेवी वसूल करे बशर्ते ऐसी वसूली, यदि जरूरी हो जाए, इस प्राधिकरण द्वारा अलग से अनुमोदित की जाती है और वीओसीपीटी के दरमान में शामिल की जाती है। अतः इसका मौजूदा अपक्रंट प्रशुल्क कार्यवाही पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।

(ख). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:

(i). सिविल निर्माण लागत:

वीओसीपीटी ने 7 प्रतिशत की दर से पर्यवेक्षण प्रभार, 3 प्रतिशत की दर से आकस्मिकताएं और सिविल लागत के 65 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत की दर से कार्य करार टैक्स सहित सिविल निर्माण लागत रु० 19.93 करोड़ का अनुमान लगाया है। अनुमान में शामिल किए गए कार्य भरे गए हैं और एसडीबी के समीप सुरक्षा कार्य, भंडारण यार्ड के विकास के लिए 3.50 हैक्टेयर बैकअप क्षेत्र के मजबूतीकरण, कम्पाउंड दीवार का निर्माण, अनुषंगी ढांचा (जल आपूर्ति, सीवेज आदि सहित), सिलो बिन्स का निर्माण (सीमेंट के भंडारण के लिए) और सीमेंट भंडारण शैड का निर्माण।

बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित सिविल कार्यों की मानक सूची में सिलोस का निर्माण शामिल नहीं किया गया है। इस संबंध में प्रश्न किए जाने पर, वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि सिलोस आयात और निर्यात दोनों के बल्क सीमेंट के भंडारण के लिए परिकल्पित किए हैं और सिलोस की पूंजी लागत और परिचालन लागत केवल बल्क सीमेंट प्रहस्तन में प्रमाजित किए गए हैं। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर, रु० 6.00 करोड़ की आधार लागत पर अनुमानित सिलोस की पूंजी लागत पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(ii). उपस्कर लागत:

संशोधित प्रस्ताव में, वीओसीपीटी ने 7 प्रतिशत की दर से पर्यवेक्षण प्रभार, 3 प्रतिशत की दर से आकस्मिकताएं और सिविल लागत के 65 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत की दर से कार्य करार टैक्स सहित उपस्कर लागत रु० 48.59 करोड़ अनुमानित की गई है।

दिशानिर्देशों के अनुसार, यहां पर निर्धारित उपस्कर की सूची के लिए उपस्कर लागत अनुमानित की जानी है। बहुउद्देशीय बर्थ के दिशानिर्देशों में सुझाई गई उपस्कर की सूची ग्रैब/हुक संलग्न के साथ 20 टन क्षमता की 3 लेवल लफिंग घाट क्रेन, 6 फोर्क लिफ्ट ट्रक (एफएलटी) और 10 टन क्षमता के 3 पे लोडर और बिजली तथा संचार हैं। वीओसीपीटी ने निर्यात के लिए बल्क में सीमेंट प्रहस्तन, कन्वेयर प्रणाली और 8 बैगिंग संयंत्र के लिए अपने संशोधित प्रस्ताव में 1 लोडर पर विचार किया है। पत्तन के प्रस्ताव के अनुसार, कन्वेयर प्रणाली सीमेंट के आयात तथा निर्यात दोनों के लिए उपयोग की जाएगी और बैगिंग संयंत्र सिर्फ आयातित सीमेंट के लिए प्रयोग किया जाएगा।

जैसाकि ऊपर से देखा जा सकता है, पत्तन द्वारा सुविचारित और दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर के बड़े में विपथन है। यह विपथन एसडीबी पर पत्तन द्वारा परिकल्पित सीमेंट के अभियंत्रित प्रहस्तन के लेखा पर दिखाई देता है जबकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक बहुउद्देशीय बर्थ में कार्गो के उप-अभियंत्रित प्रहस्तन के लिए है।

बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित लेवल लफिंग क्रेन वीओसीपीटी द्वारा परिकल्पित अभियंत्रित प्रहस्तन के लिए प्रासंगिक नहीं हो सकता। यह प्रतीत होता है कि पत्तन ने कन्वेयर प्रणाली के साथ जलयान लोडर तथा अनलोडर पर विचार किया है जो अभियंत्रित प्रहस्तन के लिए प्रासंगिक हैं। यह उल्लेखनीय है कि अभियंत्रित कोयला टर्मिनल के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देश निर्यात तथा आयात परिचालनों के लिए कन्वेयर प्रणाली के साथ जलयान लोडर तथा अनलोडर निर्धारित करता है।

वीओसीपीटी द्वारा परिकल्पित 8 बैगिंग संयंत्र के संदर्भ में, पत्तन द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण से यह प्रकट होता है कि उपस्करों की सूची में बैगिंग संयंत्र शामिल किया गया है क्योंकि यह परियोजना आयातित सीमेंट की अपेक्षा को पूरा करने के लिए समेकित सुविधा परिकल्पित करती है। यह उल्लेखनीय है कि पत्तन ने पुष्टि की है कि संपूर्ण आयातित बल्क सीमेंट बैगिंग संयंत्र की सुविधा प्राप्त करेगा।

इसके अलावा, 2008 के दिशानिर्देशों का खंड 3.2 इस प्राधिकरण को यह अधिकार देता है कि पत्तन द्वारा प्रेषित औचित्य के आधार पर और दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों पर प्रभाव रखने वाली पत्तन विशिष्ट परिस्थितियों के मददेनजर प्रतिमानों में जरूरी समायोजन कर सकता है। पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में दी गई स्थिति के आधार पर, उपस्कर के बेड़े में शामिल पूंजी लागत के अनुमानन के लिए वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित 1 जलयान लोडर, 1 जलयान अनलोडर, कन्वेयर प्रणाली और 8 बैगिंग संयंत्र स्वीकार किया गया है।

संशोधित प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित उपस्कर के बेड़े में जलयान से तट स्थानांतरण एवं तट से यार्ड स्थानांतरण के लिए संबंधित कच्चे माल के प्रहस्तन के लिए उपस्कर शामिल नहीं किया गया है। अगस्त, 2011 के अपने मूल प्रस्ताव में, पत्तन ने तट से यार्ड तक संबंधित कच्चे माल के स्थानांतरण के लिए 2 पे लोडरों और 2 एफएलटी का प्रस्ताव किया है। जलयान से तट स्थानांतरण के मामले में, पत्तन ने बताया है कि जलयान के गियर या किराये पर लिए गए निजी उपस्कर का उपयोग किया जाएगा। संयोगवश, अनुमानित परिचालन लागत में जलयान से तट स्थानांतरण के लिए उपस्कर हेतु किराया प्रभार शामिल नहीं किए गए हैं। जब निजी पक्षों से उपस्कर के किराये के लिए परिकल्पित प्रशुल्क व्यवस्था स्पष्ट करने के लिए कहा गया था, पत्तन ने शुरू में बताया था कि इस पर निर्णय पीपीपी परिचालक द्वारा लिया जाना चाहिए। तथापि, संशोधित प्रस्ताव में पत्तन ने समीपवर्ती शैलो डुबाव बर्थ पर प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित निर्माण सामग्रियों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते हुए आदेश दिनांक 23 जुलाई 2010 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें अंगीकृत करने और उपस्कर की अनुमानित पूंजी लागत से पे लोडरों तथा एफएलटी की पूंजी लागत को अलग रखने का प्रस्ताव किया है। अनुवर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किए गए कारणों से, भिन्न एसडीबी के लिए अनुमोदित प्रशुल्क इस परियोजना के लिए लागू नहीं किया जा सकता।

यदि परियोजना पीपीपी आधार के अधीन संबंधित कच्चे माल के प्रहस्तन की परिकल्पना करता है तो प्रशुल्क ऐसा कार्गो इस प्राधिकरण द्वारा अपफ्रंट निर्धारित किया जाना चाहिए। अतः पत्तन द्वारा अलग किए गए 2 पे लोडर तथा 2 एफएलटी पत्तन द्वारा अनुमानित 1.20 करोड़ की आधार पूंजी लागत पर इस विश्लेषण में विचार किए गए हैं। संयोगवश, कार्गो के तट से यार्ड संचलन के लिए पे लोडरों तथा एफएलटी की तैनाती के लिए बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु 2008 के दिशानिर्देशों में कहा गया है। संबंधित कच्चे माल के जलयान से तट स्थानांतरण के लिए उपस्कर के संबंध में, पत्तन द्वारा लिया गया निर्णय कि यह जलयान के गियर द्वारा प्रहस्तित किया जाएगा को स्वीकार किया गया है और संबंधित कच्चे माल के प्रहस्तन के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क केवल तभी लागू होगा जब ऐसी सामग्रियों को जलयान का गियर का उपयोग करते हुए उतारा जाता है।

- (iii) सिविल कार्यों तथा उपस्कर के लिए अनुमानित पूंजी लागत दस्तावेजी साक्ष्य से समर्थित नहीं किए गए हैं। दस्तावेजी साक्ष्य के साथ सिविल लागत तथा उपस्कर लागत अनुमानों को प्रमाणित किए जाने के प्रश्न पर वीओसीपीटी ने बताया है कि सिविल लागत अनुमान विभिन्न स्रोतों से एकत्र की गई सूचना पर आधारित हैं। पूंजी लागतें 24 मई 2011 को, जब परामर्शदाता ने अपनी रिपोर्ट जमा की थी, प्रचलित समान कार्यों के लिए बाजार दरों पर आधारित बताई गई हैं। परामर्शदाता की रिपोर्ट में इसकी रिपोर्ट में सुविचारित पूंजी लागत अनुमानों वैधीकरण करने वाले किसी साक्ष्य को शामिल नहीं किया गया है। हालांकि अगस्त 2011 में अपना प्रस्ताव भेजने के समय से 10 महीनों से अधिक समय बीत चुका है, परन्तु पत्तन ने अपने अनुमान अद्यतन नहीं किए हैं। चूंकि दिशानिर्देश पत्तन न्यास के अनुमानों के अनुसार लागतों पर विचार किए जाने की आवश्यकता है, सिविल कार्यों तथा उपस्कर के पूंजी लागत अनुमानों पर विश्वास किया गया है।

एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्रा. लि. द्वारा कही गई बात के संदर्भ में कि पत्तन द्वारा रु0 4 करोड़ पर अनुमानित कन्वेयर प्रणाली की पूंजी लागत वास्तविक नहीं है, पत्तन ने बताया है कि इसका अनुमान मौजूदा बाजार मूल्य दर्शाता है।

(iv). वीओसीपीटी ने पर्यवेक्षण प्रभारों तथा आकस्मिकताओं के लिए सिविल तथा उपस्कर लागत अनुमानों पर क्रमशः 7 प्रतिशत और 3 प्रतिशत पर विचार किया है। इसने अंतिम पूंजी लागत पर पहुंचने में सिविल तथा उपस्कर लागत अनुमानों के 65 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत की दर से कार्य करार टैक्स पर भी विचार किया है। पत्तन की पुष्टि के आधार पर कि ये तत्व पत्तन द्वारा अनुमानित आधार लागत में शामिल नहीं किए गए हैं और यह स्थिति भी स्वीकार करते हुए कि वीओसीपीटी में शैलो डुबाव बर्थ, नार्थ कार्गो बर्थ—3 और 4 के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करते समय पूंजी लागत के अनुमानन में इन प्रावधानों को स्वीकार किया गया था, पर्यवेक्षण प्रभार 7 प्रतिशत की दर से, आकस्मिकताएं 3 प्रतिशत की दर से और कार्य करार टैक अनुमानित लागत के 65 प्रतिशत पर 4 प्रतिशत की दर से सुविचारित किए गए हैं।

(v). वीओसीपीटी ने एसडीबी के समीप भराई और सुरक्षा, बैंकअप क्षेत्र के मजबूतीकरण, कम्पाउंड दीवार के निर्माण और समान सिविल कार्यों के रूप में अनुषंगी ढांचे के निर्माण कार्यों पर विचार किया है और इन कार्यों की पूंजी लागत को तीन कार्गो समूहों, अर्थात् बल्क सीमेंट आयात, बल्क सीमेंट निर्यात और संबंधित आयात कच्चा माल सर्वोत्तम क्षमता में तत्संबंधी कार्गो समूहों की कार्गो हिस्सेदारी प्रतिशत के अनुपात में प्रभाजित किया गया है। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि प्रारंभिक प्रस्ताव में पत्तन ने इन लागतों को प्रत्येक कार्गो समूह के प्रहस्तन में लगे समय के अनुपात के आधार पर प्रभाजित किया था। तत्पश्चात्, पत्तन ने कार्गो हिस्सेदारी के आधार पर अपना दृष्टिकोण संशोधित किया है, जो इस संबंध में उठाए गए प्रश्न के गलत प्रोत्साहन पर आधारित दिखाई देता है।

सागान्यतः, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के मामले में वार्षिक राजस्व अपेक्षा को प्रत्येक कार्गो समूह के लिए भिन्न-भिन्न प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए सर्वोत्तम क्षमता में तत्संबंधी कार्गो की मात्रा का प्रहस्तन करने के लिए अपेक्षित समय के अनुपात में विभिन्न कार्गो समूहों में प्रभाजित किया गया है। प्रत्येक कार्गो समूह के बर्थ दिवसों की प्रतिशत हिस्सेदारी, सर्वोत्तम क्षमता में तत्संबंधी कार्गो की मात्रा के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित समय के अनुपात का संकेतक होने के नाते, वार्षिक राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन बर्थ दिवसों की प्रतिशत हिस्सेदारी के आधार पर किया गया है। इस मामले में, वीओसीपीटी ने बल्क सीमेंट प्रहस्तन के लिए ही कुछ परिसंपत्तियों जैसे सिलो बिल्डिंग, सीमेंट भंडारण शैड और उपकरणों के निर्माण की पहचान की है। अतः, ये चिह्नित पूंजी लागतें सीमेंट निर्यात और सीमेंट आयात के तत्संबंधी कार्गो समूह के अधीन सुविचारित की गई हैं। इसके अलावा, बर्थ दिवसों के प्रतिशत हिस्सेदारी के आधार पर विभिन्न कार्गो समूहों के अपने मूल प्रस्ताव में पत्तन द्वारा उपर्युक्त समान सिविल लागत के प्रभाजन पर विचार किया गया है।

वीओसीपीटी ने सर्वोत्तम क्षमता में कार्गो हिस्सेदारी के अनुपात में बल्क सीमेंट निर्यात और बल्क सीमेंट आयात के बीच सिलो बिल्डिंग की पूंजी लागत और सीमेंट भंडारण शैड प्रभाजित किया है। इसके अलावा, कन्वेयर की पूंजी लागत जिसे वीओसीपीटी द्वारा 50:50 आधार पर इन दो कार्गो समूहों के बीच प्रभाजित किया गया है बल्क सीमेंट निर्यात तथा आयात में समान बताया गया है। पत्तन ने 50:50 आधार पर इस लागत के प्रभाजन का औचित्य स्पष्ट नहीं किया है। समान सिविल लागत के प्रभाजन के मामले में अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, सिलो बिल्डिंग की लागत का प्रभाजन, सीमेंट भंडारण शैड और कन्वेयर प्रणाली सीमेंट निर्यात तथा आयात द्वारा अभिग्रहीत बर्थ दिवसों के अनुपात के आधार पर संशोधित किया गया है।

विभिन्न कार्गो समूहों में पूंजी लागत के प्रभाजन की कार्यवाही पूंजी लागत अनुमानन की अवस्था में स्वयं कार्यवाही की गई थी ताकि मूल्यहास और नियोजित पूंजी पर प्रतिलोभ तत्संबंधी कार्गो समूहों के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा के अनुमानन में तत्संबंधी कार्गो समूह के लिए अलग-अलग किया गया है।

(vi). सिविल और उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत पर वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित विविध पूंजी लागत दिशानिर्देशों में प्रावधानों के अनुसार है और इसलिए इस पर विचार किया गया है।

(vii). संक्षेप में, वीओसीपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत, पे लोडरों एवं एफएलटी की पूंजी लागत के विचार के मददेनजर संशोधनाधीन, पर विश्वास किया गया है।

(ग). इस प्राधिकरण ने वर्ष 2012-13 के दौरान निर्णीत किए जाने वाले अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों के लिए 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई अंगीकृत किया है जिसपर इस परियोजना के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क सीमाओं पर पहुंचने के लिए विचार किया गया है।

(vii). परिचालन लागत:

(क). बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश बिजली लागत का अनुमान लगाने के लिए 100 इकाईयां/घंटा/क्रेन की दर से बिजली का उपभोग प्रतिमानक विनिर्दिष्ट करते हैं, जोकि तीन बिजली लेवल लफिंग घाट क्रेनों के संदर्भ में है। चूंकि पत्तन ने कन्वेयर प्रणाली के साथ लोडर और अनलोडर की तैनाती का प्रस्ताव किया है, इसलिए बिजली के अनुमानन के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित उपभोग प्रतिमानक इस मामले में प्रासंगिक नहीं है।

अगस्त 2011 के मूल प्रस्ताव में, वीओसीपीटी ने यह कहते हुए लोडर तथा अनलोडर के लिए ईंधन उपभोग का अनुमान लगाया है कि वे ईंधन से चलने वाले हैं। चूंकि जलयान लोडर तथा जलयान अनलोडर के साथ अभियंत्रित कोयला प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के दिशानिर्देश 1.4 इकाई प्रति टन की दर से बिजली उपभोग प्रतिमानक निर्धारित करते हैं और अभियंत्रित प्रहस्तन के लिए कोई ईंधन उपभोग प्रतिमानक निर्धारित नहीं किया गया है, इसलिए वीओसीपीटी से उसकी स्थिति की पुनः पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि लोडर/अनलोडर ईंधन से चलने वाले हैं। प्रत्युत्तर में, वीओसीपीटी ने अप्रैल 2012 के अपने संशोधित प्रस्ताव में लोडर तथा अनलोडर दोनों के लिए 0.5 केडब्ल्यूएच प्रति टन बिजली उपभोग पर विचार किया है। लोडर और अनलोडर के लिए 0.5 केडब्ल्यूएच प्रति टन के बिजली उपभोग पर विचार करने का आधार पत्तन द्वारा स्पष्ट करना रह गया है। लोडर तथा अनलोडर के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित 0.5 केडब्ल्यूएच प्रति टन के बिजली उपभोग पर विश्वास किया गया है।

वीओसीपीटी ने बिजली लागत के अनुमानन में ₹0 8.25 प्रति टन की इकाई बिजली लागत पर विचार किया है। पत्तन ने इस इकाई दर के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा है। वीओसीपीटी में उत्तर कार्गो बर्थ-3 और 4 परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश दिनांक 19 जनवरी 2012 में, इस प्राधिकरण ने पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित ₹0 6.87 की इकाई दर, जिसे अक्टूबर 2011 माह में प्रचलित दर दर्शाई गया था, पर विचार किया है। यह स्थिति स्वीकार करते हुए कि तमिलनाडु राज्य में हाल ही में बिजली प्रशुल्क में वृद्धि की गई है, बिजली लागत के अनुमानन के प्रयोजन के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित ₹0 8.25 की इकाई दर पर विश्वास किया गया है।

सर्वोत्तम क्षमता गणना में सुविचारित 13,388 टन और 5,355 टन की दैनिक आउटपुट दर के आधार पर, वीओसीपीटी ने लोडर तथा अनलोडर के लिए क्रमशः 190 दिन और 95 दिन की बिजली लागत गणना की है। सीमेंट निर्यात और सीमेंट आयात की सर्वोत्तम क्षमता अर्जित करने के लिए, बिजली लागत के अनुमानन के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित 190 दिन और 95 दिन के सापेक्ष 70 प्रतिशत उपयोगिता पर, एक वर्ष में क्रमशः 133 दिन और 66 दिन की अवधि के लिए लोडर तथा अनलोडर के परिचालन में रहने की संभावना है। चूंकि पत्तन द्वारा सुविचारित बिजली उपभोग ज्यादा है, इसलिए बिजली उपभोग में संशोधन किए जाने की आवश्यकता है। पत्तन ने 0.5 केडब्ल्यूएच प्रति टन पर बिजली उपभोग पर विचार किया है, अर्थात् पत्तन ने बिजली उपभोग को आउटपुट से जोड़ दिया है। सर्वोत्तम क्षमता गणना में सुविचारित सीमेंट निर्यात तथा आयात की मात्रा क्रमशः 1.78 मिलियन टन और 0.36 मिलियन टन है। तदनुसार, पत्तन द्वारा परिगणित बिजली लागत 0.5 केडब्ल्यूएच प्रति टन के बिजली उपभोग को लेते हुए सीमेंट निर्यात तथा आयात की सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर संशोधित की गई है। लोडर तथा अनलोडर के लिए संशोधित बिजली लागत क्रमशः 73.37 लाख प्रतिवर्ष और ₹0 14.67 लाख प्रतिवर्ष, कुल ₹0 88.05 लाख टन, परिगणित होता है।

कन्वेयर प्रणाली के लिए बिजली लागत के अनुमानन में, वीओसीपीटी ने सीमेंट निर्यात तथा आयात के लिए 50 इकाईयां प्रति घंटा, 4000 घंटे के बिजली उपभोग (बिजली तथा ईंधन उपभोग के लिए बहुउद्देशीय बर्थ के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित 4000 घंटे के प्रतिमानक के आधार पर बताया गया है) और ₹0 8.25 की इकाई दर पर विचार किया है। पत्तन ने यह कहते हुए इसके द्वारा सुविचारित बिजली उपभोग के लिए

कोई आधार नहीं भेजा है कि यह नई संकल्पना है। इसलिए, 50 इकाई प्रति घंटा के बिजली उपभोग पर विश्वास किया गया है।

दिशानिर्देशों में निर्धारित 4000 घंटों का प्रतिमानक बिजली लेवल लफिंग क्रनों की तैनाती के संदर्भ में है जोकि इस मामले में प्रासंगिक नहीं है। सर्वोत्तम क्षमता में सुविचारित बल्क सीमेंट निर्यात और बल्क सीमेंट आयात की मात्रा अर्जित करने के लिए, लोडर तथा अनलोडर के परिचालन घंटे क्रमशः 3189 घंटे और 1594 घंटे कुल 4783 घंटे परिगणित होते हैं। इस स्थिति के विपरीत, पत्तन ने कन्वेयर प्रणाली के लिए बिजली लागत का अनुमान लगाने के लिए परिचालन के 8000 घंटों पर विचार किया है। अतः, कन्वेयर प्रणाली के परिचालन घंटे 4783 घंटे अर्थात् सीमेंट निर्यात के लिए 3189 घंटे और सीमेंट आयात के लिए 1594 घंटे पर सुविचारित किया गया है। कन्वेयर प्रणाली के लिए संशोधित बिजली लागत ₹ 19.725 लाख प्रतिवर्ष अर्थात् सीमेंट निर्यात के लिए ₹ 13.15 लाख और सीमेंट आयात के लिए ₹ 6.575 लाख परिगणित होता है।

वीओसीपीटी ने 50 इकाईयां प्रति घंटा, 4000 कार्य घंटों (बिजली तथा ईंधन उपभोग के लिए बहुउद्देशीय बर्थ के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित 4000 घंटों के प्रतिमानक के आधार पर बताया गया है) और ₹ 8.25 की इकाई दर को ध्यान में रखते हुए बैगिंग संयंत्र के परिचालन के लिए बिजली लागत का अनुमान लगाया है।

पत्तन ने 50 इकाईयां प्रति घंटे के उपभोग के लिए आधार नहीं भेजा है। इस उपभोग पर विश्वास किया गया है। पहले बताए गए कारणों से, ₹ 8.25 की इकाई बिजली लागत पर भी विश्वास किया गया है।

बैगिंग संयंत्र के लिए बिजली लागत का अनुमान लगाने के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित 4000 कार्य घंटों के संदर्भ में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पत्तन ने 20 टन प्रति घंटे क्षमता के 8 बैगिंग संयंत्र परिकल्पित किए हैं। इसलिए, 8 बैगिंग संयंत्रों की कुल क्षमता 160 टन प्रति घंटा परिगणित होता है। जैसाकि पत्तन द्वारा पुष्टि की गई है, सर्वोत्तम क्षमता में 3.56 लाख टन पर अनुमानित संपूर्ण आयात बल्क सीमेंट बैगिंग संयंत्र की सुविधा प्राप्त करेगा। ऐसी स्थिति में, सभी 8 बैगिंग संयंत्र 2224 घंटे परिचालन में रह सकते हैं। अतः 8 बैगिंग संयंत्र के परिचालन के लिए अनुमानित बिजली लागत 2224 कार्य घंटों और 50 इकाईयां प्रति घंटा और ₹ 8.25 प्रति इकाई के आधार पर संशोधित किया गया है जो ₹ 9.17 लाख परिगणित होता है।

पत्तन द्वारा सुविचारित पे लोडर के लिए 12 लिटर प्रति घंटा और एफएलटी के लिए 7 लिटर प्रति घंटा पर ईंधन उपभोग दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार पाया गया है। तथापि, वीओसीपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार प्रत्येक उपस्कर के लिए 4000 घंटे के ईंधन उपभोग पर विचार किया है। सामान्यतः कार्गो परिचालन घंटे पे लोडरों तथा एफएलटी की कार्यप्रणाली के लिए प्रासंगिक नहीं हो सकता और इसलिए प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित 4000 घंटे सही प्रतीत होते हैं। तथापि, इस मामले में, सर्वोत्तम क्षमता में लगभग 80 प्रतिशत के बड़े हिस्से के साथ बल्क सीमेंट प्रहस्तन पे लोडरों तथा एफएलटी का प्रयोग नहीं करेंगे। पे लोडर तथा एफएलटी संयोजित कच्चे माल के प्रहस्तन के लिए साध्य हैं, जिसकी हिस्सेदारी सर्वोत्तम क्षमता में लगभग 20 प्रतिशत है। उपर्युक्त के मद्देनजर, पे लोडरों तथा एफएलटी के लिए ईंधन लागत के अनुमानन में उपभोग घंटे सर्वोत्तम क्षमता उपभोग में सुविचारित कच्चे माल के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित समय के आधार पर संशोधित किया गया है, जो 1349 घंटे परिगणित होता है।

वीओसीपीटी ने ₹ 43.56 प्रति लिटर की दर से ईंधन की इकाई दर पर विचार किया है जिसे प्रचलित बाजार दर के आधार पर अद्यतन कर ₹ 43.95 प्रति लिटर किया गया है। तदनुसार, पे लोडरों और एफएलटी के लिए संशोधित कुल ईंधन लागत ₹ 22.53 लाख प्रतिवर्ष परिगणित किया गया है।

- (ख). वीओसीपीटी ने सिविल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत और अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर पर 5 प्रतिशत, अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 1 प्रतिशत तथा अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5 प्रतिशत की दर से मरम्मतों तथा अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाया है जो दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार पाए गए हैं। तथापि, परिचालन व्ययों की उपर्युक्त मदों के अनुमान इस विश्लेषण में सुविचारित प्रत्येक कार्गो समूज के लिए परिसंपत्तियों के संशोधित पूंजी मूल्य के आधार पर संशोधित किए गए हैं।

- (ग). वीओसीपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार और कम्पनी अधिनियम के अनुसार 3.34 प्रतिशत की दर से बर्थ सहित सिविल परिसंपत्तियों और 10.34 प्रतिशत वार्षिक की दर से अभियांत्रिक परिसंपत्तियों पर मूल्यहास परिकलित किया है जिसपर विचार किया गया है।
- (घ). वीओसीपीटी ने इस परियोजना के अधीन पीपीपी परिचालक को आबंटित किए जाने वाले बैकअप भूमि क्षेत्र एवं वाटरफ्रंट क्षेत्र के लिए पट्टा किरायों की गणना की है। बैकअप क्षेत्र के लिए 35,000 वर्ग मी. क्षेत्र आबंटित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है जिसमें सिलोस, बैगिंग संयंत्र, सीमेंट भंडारण शैड, बिजली कक्ष के लिए भवनों, भंडार कक्ष तथा अंतरण में कच्चा माल रखने के लिए खुला भंडारण क्षेत्र के निर्माण के लिए अपेक्षित क्षेत्र शामिल है। कुल बैकअप क्षेत्र में से, 10,000 वर्ग मी. प्रत्येक सीमेंट बल्क निर्यात तथा संबंधित कच्चे माल में प्रमाजित किए गए हैं और 15,000 वर्ग मी. सीमेंट बल्क आयात में प्रमाजित किया गया है। पत्तन से विशिष्ट प्रश्न किए जाने के बावजूद, पत्तन ने सिवाय यह कहते हुए विभिन्न कार्यों समूहों को क्षेत्र के आबंटन के लिए आधार नहीं भेजा है कि हाऊसिंग बैगिंग संयंत्र के लिए अपेक्षित क्षेत्र पर विचार करते हुए सीमेंट बल्क आयात को अधिक क्षेत्र आबंटित किया गया है जोकि बल्क सीमेंट आयात के लिए ही प्रासंगिक है। 35,000 वर्ग मी. के बैकअप क्षेत्र की सीमा और पत्तन द्वारा सुविचारित प्रत्येक कार्यों समूह को इसके प्रभाजन पर विश्वास किया गया है।

प्रारंभिक प्रस्ताव में, पत्तन ने इस प्राधिकरण द्वारा आदेश दिनांक 14 जुलाई 2008 द्वारा अनुमोदित वीओसीपीटी के तत्कालीन दरमान के अनुसार सुरक्षा दीवार के भीतर लाइसेंस शुल्क (भंडारण) के लिए ₹ 8/- प्रति वर्ग मी. की दर लागू करते हुए बैकअप क्षेत्र के लिए पट्टा किराया परिगणित किया है। पत्तन संपदा के लिए पट्टा किराये जुलाई 2007 से संशोधन के लिए अतिदेय हैं। चूंकि पत्तन ने इस मामले में हुई संयुक्त सुनवाई में सूचित किया था कि भूमि मूल्यांकन पहले ही हो चुका है और पृथक प्रस्ताव शीघ्र ही दाखिल किया जाना है, इसलिए पत्तन ने अद्यतन किए गए पट्टा किरायों पर विचार करते हुए अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में संशोधन करने की सलाह दी गई थी।

तत्पश्चात, वीओसीपीटी ने अपने पत्र सं. ई(सी)-38/2/2006-ईएसटी/डी दिनांक 2 जनवरी 2012 द्वारा पत्तन भूखंडों के लिए पट्टा किराये के संशोधन के लिए नया प्रस्ताव दाखिल किया है, जिसमें इसने 1 जुलाई 2007 से जोन क (पत्तन संबंधित गतिविधि) के लिए वाणिज्यिक प्रयोजन हेतु ₹ 286.85 प्रति वर्ग मी. प्रतिवर्ष (अर्थात् ₹ 23.90 प्रति वर्ग मी. प्रति माह) की दर प्रस्तावित की है।

2010 के भूमि नीति दिशानिर्देशों के खंड 6.3 (1) के अनुसार, भूमि के लिए दरमान भूमि के बाजार मूल्य के निर्धारण के लिए उसमें निर्धारित विभिन्न पद्धतियों से लागू कारकों को लेखा में लेने के बाद पत्तन न्यास के अध्यक्ष की अध्यक्षता वाले बोर्ड द्वारा यथा निर्णीत समिति द्वारा टीएमपी को अनुशंसा की जाएगी। चूंकि वीओसीपीटी के प्रस्ताव दिनांक 2 जनवरी 2012 में यहां पर प्रस्तावित संशोधित दरों के लिए समिति का अनुमोदन शामिल नहीं किया गया था, इसलिए वीओसीपीटी से क्रमशः 1 जुलाई 2007 और 1 जुलाई 2012 से शुरू करके पांच वर्षों की अवधि के लिए इसके द्वारा प्रस्तावित दरों के लिए समिति की सिफारिशों के अंग्रेषित करने के लिए हमारे पत्र सं. टीएमपी/6/2012-वीओसीपीटी दिनांक 18 जनवरी 2012 द्वारा अनुरोध किया गया था। वीओसीपीटी ने इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक इस संबंध में अपना प्रत्युत्तर नहीं भेजा था।

इसी बीच, उपर्युक्त स्थिति के होते हुए भी, सरकार के निर्देशों के अनुसार समयबद्ध तरीके से प्रस्तावित परियोजनाओं के कार्यान्वयन में सुविधा के लिए, उत्तर कार्यों बर्थ-3 और 4 के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश दिनांक 19 जनवरी 2012 में, इस प्राधिकरण ने 1 जुलाई 2007 से प्रस्तावित दर पर सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार 2 प्रतिशत वार्षिक की वार्षिक वृद्धि लागू करने के बाद ₹ 286.85 प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष (अर्थात् ₹ 23.90 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह) पर जोन 'क' पर वाणिज्यिक प्रयोजन के लिए अपने पत्र दिनांक 2 जनवरी 2012 में वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित पट्टा किराये पर विचार किया है, जो 1 जुलाई 2011 से 30 जून 2012 तक वर्ष के लिए ₹ 25.87 प्रति वर्ग मीटर परिगणित होता है।

इस स्थिति के बावजूद, अप्रैल 2012 के संशोधित प्रस्ताव में, वीओसीपीटी ने ₹0 36.54 वर्ग मीटर प्रति माह की इकाई दर अंगीकृत करते हुए बैकअप क्षेत्र के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाया है जोकि वाणिज्यिक प्रयोजनों के लिए भूमि आबंटन हेतु उनके द्वारा पूर्ववर्ती पत्र दिनांक 23/26 जून 2009 द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव में उनके द्वारा प्रस्तावित इकाई दर पर आधारित है जो वास्तव में नया प्रस्ताव दाखिल करने के लिए पत्तन को सलाह के साथ उक्त आदेश में उल्लिखित कारणों से आदेश सं. टीएएमपी/14/2009-टीपीटी दिनांक 11 अक्टूबर 2011 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा बन्द कर दिया गया था।

उपर्युक्त के मद्देनजर, एनसीबी-3 और 4 से संबंधित आदेशों दिनांक 19 जनवरी 2012 में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, ₹0 25.87 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर बैकअप क्षेत्र के लिए पट्टा किराये के अनुमानन में इस मामले में भी विचार किया गया है।

यदि पत्तन द्वारा दाखिल (किए जाने वाले) प्रस्ताव के आधार पर अनुमोदित किए जाने वाले संशोधित पट्टा किराये इस मामले में सुविचारित पट्टा किराये से भिन्न होता है तो यह पत्तन इस मद के संदर्भ में अपफ्रंट प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।

वीओसीपीटी ने 14,500 वर्ग मीटर वाटर फ्रंट क्षेत्र के पट्टा किराये पर भी विचार किया है। इस प्राधिकरण ने कोयला बर्थ, एसडीबी, एनसीबी-3 और एनसीबी-4 के लिए वीओसीपीटी में अपफ्रंट दर निर्धारित करते समय वाटर फ्रंट क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क पर विचार किया है।

पत्तन ने वाटर फ्रंट क्षेत्र के लिए भी पट्टा किराये की गणना के लिए सुरक्षा दीवार के भीतर क्षेत्र के लिए लागू ₹0 36.54 प्रति वर्ग मी. प्रति माह का पट्टा किराया लागू किया है। पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी किए गए महापत्तनों के लिए भूमि नीति दिशानिर्देश, 2010 के अनुसार, जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क अब्यूटिंग भूमि के लाइसेंस शुल्क का 50 प्रतिशत होना चाहिए। इस संबंध में वीओसीपीटी का तर्क कि जल क्षेत्र के लिए लाइसेंस क्षेत्र, बाह्य सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के लिए महापत्तनों के लिए भूमि प्रबंधन नीति 2011 के खंड 6.2.2.3 (के) के अधीन आता है, जबकि, विषय लाइसेंस 6.1 के अधीन आंतरिक बंध क्षेत्र के लिए है और इसलिए 50 प्रतिशत कारक लागू नहीं है, इबिड आदेशों के अनुच्छेद 10 (v) (घ) में प्रतिवेदित कारणों से एनसीबी-3 और 4 के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित आदेश दिनांक 19 जनवरी 2012 में इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही खारिज किया जा चुका है। इन मामलों में, इस प्राधिकरण ने दिशानिर्देशों का पालन करते हुए वाटर फ्रंट क्षेत्र के लिए पट्टा किराये की गणना के लिए भूमि क्षेत्र के लिए लागू पट्टा किराये का केवल 50 प्रतिशत स्वीकृत किया है। अतः, और एनसीबी-3 और 4 आदेशों में अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, वाटर फ्रंट क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत दर के 50 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। पूंजी लागत के प्रभाजन के मामले में अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, वाटर फ्रंट क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क भी तत्संबंधी कार्गो समूह के बर्थ दिवसों की प्रतिशत हिस्सेदारी के आधार पर विभिन्न कार्गो समूहों में प्रभाजित किया गया है।

(ड). दिशानिर्देश बर्थिंग सेवा के लिए प्रचालन लागत को बर्थ लागत के 1 प्रतिशत की दर से अनुमानित किए जाने की आवश्यकता है।

वीओसीपीटी ने अनुरक्षण के लिए 1 प्रतिशत के निर्धारित प्रतिमानक के अलावा बर्थिंग सेवा की वार्षिक राजस्व अपेक्षा का अनुमान के समय बर्थ के निर्माण से संबंधित कुल पूंजी लागत पर 3.34 प्रतिशत वार्षिक की दर से मूल्यहास और 1 प्रतिशत वार्षिक की दर से बीमा पर विचार किया है।

हालांकि दिशानिर्देश वार्षिक परिचालन लागत को बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर सीमित करते हैं, परन्तु परिसंपत्ति के लिए पर्याप्त बीमा कवर की आवश्यकता होती है और यह तथ्य कि परिसंपत्ति का मूल्य टूट-फूट की वजह से मूल्यहासित होगा और इससे इंकार भी नहीं किया जा सकता। विभिन्न पत्तनों पर कोयला, लौह अयस्क तथा बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ टर्मिनलों के लिए अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित करते समय, इस स्थिति को इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया था और बीमा तथा मूल्यहास की लागत बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा निर्धारित करने के लिए सुविचारित की गई थीं।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, 1 प्रतिशत वार्षिक की दर से बीमा लागत और पूंजी लागत के 3.34 प्रतिशत वार्षिक की दर से मूल्यहास का तत्त्व बर्थ किराया सेवा से राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए परिचालन लागत का अनुमान लगाने के समय इस मामले में विचार किया गया है।

(viii). वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। बर्थ किराये की गणना के साथ विवरण की प्रति अनुलग्नक-I रूप में संलग्न किया गया है।

(क). विवरण के अनुसार, कार्गो प्रहस्तन सेवा से कुल राजस्व अपेक्षा ₹0 1871.55 लाख परिगणित होता है जोकि ₹0 780.39 लाख की नियोजित पूंजी पर प्रतिशत और ₹0 1091.16 लाख की संशोधित परिचालन लागत का जोड़ है।

(ख). दिशानिर्देश प्रहस्तन प्रभार में प्रभाजित की जाने वाली कुल राजस्व अपेक्षा का 90 प्रतिशत, भंडारण प्रभार तथा विविध प्रभार के लिए 5-5 प्रतिशत विनिर्दिष्ट करते हैं।

वीओसीपीटी ने प्रहस्तन प्रभार के लिए राजस्व अपेक्षा के 96 प्रतिशत, भंडारण प्रभार के लिए 2 प्रतिशत और विविध प्रभार के लिए 2 प्रतिशत प्रभाजन का प्रस्ताव किया है। इस प्राधिकरण ने वीओसीपीटी में एसडीबी, एनसीबी-3 और एनसीबी-4 के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय कार्गो प्रहस्तन, भंडारण और विविध प्रभारों के बीच समान राजस्व प्रभाजन के लिए वीओसीपीटी का प्रस्ताव किया था।

दिशानिर्देशों के खंड 3.8.2 में कहा गया है कि विभिन्न वैयक्तिक सेवाओं के लिए प्रशुल्क सीमा इस तरह से उपयुक्त रूप से प्रभाजित की जानी है कि वार्षिक राजस्व अपेक्षा अर्जित हो जाए।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित तीन प्रशुल्क शीर्षों के बीच कुल राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन स्वीकार किया गया है। अनुमानित संशोधित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, प्रहस्तन प्रभार के लिए प्रभाजित राजस्व ₹0 1796.69 लाख, भंडारण प्रभार तथा विविध प्रभार से प्रत्येक के लिए ₹0 37.43 लाख है।

(ग). अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं इस तरह निर्धारित की गई हैं कि प्रत्येक कार्गो समूह के लिए अनुमानित राजस्व अपेक्षा को पूरा किया जा सके। पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में यथा चर्चा किए गए पूंजी लागत तथा परिचालन लागत के प्रभाजन के लिए अंगीकृत कार्यपद्धति के आधार पर, प्रत्येक कार्गो समूह अर्थात् सीमेंट बल्क निर्यात, सीमेंट बल्क आयात, कार्गो प्रहस्तन सेवाओं से संबंधित कच्चा माल (शुष्क बल्क तथा बैग वाला कार्गो), भंडारण प्रभारों तथा विविध प्रभारों के लिए राजस्व अपेक्षा नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

(वार्षिक राजस्व अपेक्षा - ₹0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	बल्क सीमेंट आयात	बल्क सीमेंट निर्यात	कच्चा माल शुष्क बल्क	बैगों में कच्चा माल	कुल
(क).	कार्गो प्रहस्तन सेवाएं	1132.64	443.26	200.72	20.07	1796.69
(ख).	भंडारण प्रभार	23.60	9.23	4.60		37.43
(ग).	विविध प्रभार	23.60	9.23	4.60		37.43
	कुल	1179.84	461.72	229.99		1871.55

(घ). सर्वोत्तम क्षमता में प्रत्येक कार्गो समूह के अनुमानित थुपट और कार्गो प्रहस्तन सेवाओं से अनुमानित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, सीमेंट बल्क निर्यात, सीमेंट बल्क आयात, संबंधित कच्चा माल (शुष्क बल्क) और संबंधित कच्चे माल (बैग वाला कार्गो) के लिए समेकित प्रहस्तन दरें पत्तन द्वारा प्रस्तावित ₹0 70.37 प्रति टन, ₹0 118.19 प्रति टन, ₹0 47.57 प्रति टन और ₹0 118.95 प्रति टन की दरों के विपरीत क्रमशः ₹0 63.68 प्रति टन, ₹0 124.60 प्रति टन, ₹0 39.28 प्रति टन और ₹0 98.20 प्रति टन परिगणित होता है।

(ङ). वीओसीपीटी में दूसरे एसडीबी में निर्माण सामग्री के प्रहस्तन से संबंधित परियोजना में पूर्ववर्ती आदेश दिनांक 23 जुलाई 2010 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें अंगीकृत करते हुए और उसपर 5.72 प्रतिशत वृद्धि लागू करते हुए, जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन द्वारा शुष्क बल्क तथा बैग वाले कार्गो के लिए ₹0 47.57 प्रति टन और ₹0 118.95 प्रति टन की दरें प्रस्तावित की गई हैं। विषय प्रस्ताव में वृद्धि के साथ पूर्ववर्ती दरें अंगीकृत करने के लिए वीओसीपीटी का प्रस्ताव निम्नलिखित कारणों से अनुमोदित नहीं किया जा सकता है:-

(i). आदेश दिनांक 23 जुलाई 2010 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें जलयान से तट प्रहस्तन के लिए 42 टन मोबाइल हारबर क्रेन (एमएचसी) की तैनाती के संदर्भ में हैं जबकि विषय प्रस्ताव में

पत्तन जलयान के गियर अथवा निजी किराये पर लिए गए उपस्कर का उपयोग करते हुए जलयान से तट तक कार्गो का प्रहस्तन के लिए परिकल्पित करता है।

- (ii). विषय मामले में, यह स्वीकार करना होगा कि विषय प्रस्ताव में शुष्क बल्क तथा बैग वाले कार्गो की हिस्सेदारी निर्माण सामग्री से संबंधित आदेश दिनांक 23 जुलाई 2010 में सुविचारित 65 प्रतिशत और 35 प्रतिशत के विपरीत क्रमशः केवल 20 प्रतिशत और 2 प्रतिशत है।
 - (iii). हालांकि पत्तन ने वृद्धि के साथ पूर्ववर्ती दरों को अंगीकृत करने का प्रस्ताव किया है, परन्तु इसने उस राजस्व पर विचार नहीं किया है जो ऐसी दरों पर बीओटी परिचालक द्वारा वसूल किया जा सकता है और अन्य कार्गो के लिए दरें समायोजित कर सकता है।
 - (iv). भले ही वृद्धि के साथ पूर्ववर्ती दरों को अंगीकृत करते हुए बीओटी परिचालक द्वारा राजस्व वसूल किया जा सकता है, बल्क सीमेंट प्रहस्तन के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरें समग्र परियोजना के लिए राजस्व तटस्थ स्थिति सुनिश्चित करने के लिए समायोजित करना होगा। संबंधित कच्चे माल के लिए पुरानी दरें व्यवस्थित करने के लिए बल्क सीमेंट प्रहस्तन के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित लागत आधारित दरों का समायोजन सीमेंट के बल्क प्रहस्तन के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरों को डिस्टोर्ट करेगा।
- (च). जैसाकि पहले बताया गया है, उपस्कर की पूंजी लागत में संबंधित कच्चे माल के जलयान से तट स्थानांतरण के लिए प्रहस्तन उपस्कर की लागत को नहीं लिया गया था। हालांकि पत्तन ने बताया है कि निजी किराये पर लिया गया उपस्कर इस प्रयोजन के लिए तैनात किया जा सकता है, परन्तु शायद इसने इस कारण से परिचालन लागत के अनुमानन में ऐसे उपस्कर के किराया प्रभारों पर विचार नहीं किया है कि किराये पर लिए जाने के लिए प्रस्तावित क्षमता और प्रकृति उपस्कर के अभाव में किराया प्रभारों का अनुमान लगाना मुश्किल होगा। इसलिए, शुष्क बल्क और बैगों में संबंधित कच्चे माल के प्रहस्तन के लिए अनुमोदित क्रमशः रु० 39.28 प्रति टन और रु० 98.20 प्रति टन की दरें तब लागू होंगी जब इन मदों का केवल जलयान के गियर द्वारा प्रहस्तन किया जाता है। यदि किसी निजी परिचाल को कच्चे माल के जलयान-तट प्रहस्तन के लिए हारबर मोबाइल क्रेन तैनात करने की अनुमति दी जाती है तो आदेश सं. टीएएमपी/22/2007-टीपीटी दिनांक 30 दिसम्बर 2009 द्वारा वीओसीपीटी में एचएमसी की तैनाती के लिए इस प्राधिकरण द्वारा पहले से अनुमोदित और 12 जनवरी 2010 को अधिसूचित, जो समय-समय पर संशोधित किया जा सकता है, अधिकतम दरों पर आधारित कार्यनिष्पादन लागू होगा। यदि किसी अन्य प्रकार का उपस्कर अथवा कार्यपद्धति का कच्चे माल के जलयान-तट प्रहस्तन के लिए प्रयोग किया जाता है, ऐसे परिचालनों की शुरुआत से पहले अधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा उपलब्ध करवाई जाने वाले ऐसे उपस्कर/सेवाओं के लिए समान अधिकतम दर के निर्धारण के लिए उपयुक्त प्रस्ताव लाना पत्तन की जिम्मेदारी होगी।
- (छ). जैसाकि उपर्युक्त पैरा (घ) से देखा जा सकता है, बल्क सीमेंट आयात के लिए समेकित प्रहस्तन प्रभार बल्क सीमेंट निर्यात के लिए अनुमोदित दर का लगभग दोगुना है, हालांकि आयात तथा निर्यात कार्गो दोनों के प्रहस्तन के लिए एकसमान कार्यपद्धति प्रस्तावित की गई है:-
- (i). आयात परिचालनों, अर्थात् निर्यात परिचालनों के लिए तैनात किए गए 750 टन/घंटा के विपरीत 300 टन/घंटा, के लिए कम क्षमता के प्रहस्तन उपस्कर की तैनाती प्रमुख कारण है। पत्तन द्वारा परिकल्पित आयात सीमेंट के लिए कमतर प्रहस्तन दर के मद्देनजर, टर्मिनल की सर्वोत्तम कुल क्षमता में आयात कार्गो की हिस्सेदारी सुविचारित निर्यात कार्गो की हिस्सेदारी की तुलना में बहुत कम है। यह प्रतीत होता है कि साध्यता रिपोर्ट के यातायात विश्लेषण में शामिल किए गए अनुमानित आयातित सीमेंट की मात्रा के आधार पर लोडर/अनलोडर की क्षमता का निर्णय लिया गया है।

- (ii). बैगिंग संयंत्र की पूंजी लागत और बैगिंग संयंत्र हाऊस करने के लिए सीमेंट बल्क आयात के लिए और अधिक क्षेत्र का आबंटन तथा संबंधित परिचालन लागतें भी सीमेंट बल्क आयात के मामले में उच्चतर समेकित प्रहस्तन दर पर आरोप्य है। यह उपयुक्त होगा कि बैगिंग संयंत्र के लिए पृथक प्रशुल्क सर्वोत्तम क्षमता, पूंजी लागत और बैगिंग संयंत्र के परिचालन लागत के आधार पर निर्धारित किया गया है ताकि आयात सीमेंट के लिए प्रहस्तन दर कम हो जाएगी। वीओसीपीटी इस संबंध में किए गए सुझाव से यह कहते हुए सहमत नहीं है कि समेकित सुविधा उपलब्ध करवाई गई है। अपेक्षित व्ययों के अभाव में, बैगिंग संयंत्र के लिए पृथक प्रशुल्क का निर्धारण करने की कार्यवाही को नहीं लिया जा सका था।
- (ज). वीओसीपीटी ने सरकारी नीति के अनुसार बर्थ किराया प्रभारों में तटीय पोत के लिए रियायती प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है, परन्तु इसने समेकित प्रहस्तन प्रभार में तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क का प्रस्ताव नहीं किया है। तथापि, ऐसी रियायत स्वीकार करने का राजस्व प्रभाव प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों पर पहुंचने के समय सुविचारित नहीं किया गया है। इस मामले की कार्यवाही के दौरान, वीओसीपीटी ने पुष्टि की थी कि प्रस्तावित सुविधा में प्रहस्तित किए जाने वाले पोतों और संपूर्ण कार्गो विदेशी होंगे और तटीय दरें केवल तभी प्रयोग की जाती हैं जैसे और जब अपेक्षित हो। निर्माण सामग्रियों के प्रहस्तन के लिए एसडीबी से संबंधित इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश दिनांक 23 जुलाई 2010 में, इस प्राधिकरण ने राजस्व प्रभार को स्वीकार किए बिना तटीय पोतों और तटीय कार्गो के लिए रियायती दरें निर्धारित की थी, जैसाकि वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित किया गया है। यही तरीका अपनाते हुए, तटीय पोतों/तटीय कार्गो के लिए रियायती बर्थ किराया प्रभार और समेकित प्रहस्तन प्रभार निर्धारित किया गया है। हालांकि तटीय कार्गो/पोत के लिए रियायती दरें निर्धारित करने का राजस्व वसूली पर कोई प्रभाव नहीं हो सकता, परन्तु तटीय श्रेणी के लिए रियायती दर इस संबंध में सरकारी नीति के अनुसार किया गया है।
- (झ). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए भंडारण प्रभार आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिनों की स्वीकार्य निःशुल्क अवधि के बाद अंतरण क्षेत्र पर कार्गो के भंडारण के लिए प्रभार्य है। पत्तन ने परिकल्पित किया है कि सर्वोत्तम क्षमता का 10 प्रतिशत भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा। इसने औसत अवधि नहीं भेजी है जिसके लिए कार्गो का ऐसा 10 प्रतिशत निःशुल्क अवधि के बाद रहेगा। वह आधार जिसपर इसने प्रथम स्लैब के लिए भंडारण प्रभारों को परिगणित किया है, अस्पष्ट रह गया है। प्रथम स्लैब के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित भंडारण प्रभारों के आधार पर, यह प्रतीत होता है कि पत्तन ने निर्यात सीमेंट, आयात सीमेंट और संबंधित कच्चे माल के लिए क्रमशः 7.33 दिन, 6.16 दिन और 8.63 दिन की औसत विराम अवधि पर विचार किया है जो पत्तन द्वारा प्रस्तावित 6 दिनों के प्रथम स्लैब में फिट नहीं है। अतः, टेक्ट में पत्तन द्वारा प्रस्तावित स्लैब ढांचे को रखते हुए, पत्तन द्वारा प्रस्तावित भंडारण प्रभार विनिर्दिष्ट निःशुल्क अवधि से आगे 6 दिनों की औसत अवधि को लेखा में लेते हुए संशोधित किया गया है। वीओसीपीटी ने 1.62 और 3.16 के कारक लागू करते हुए प्रत्येक 6 दिनों के अगले दो स्लैबों के लिए भंडारण प्रभार परिगणित किया है। अगले दो स्लैबों के लिए भंडारण प्रभारों पर पहुंचने के लिए, यही कारक प्रथम स्लैब के लिए संशोधित भंडारण प्रभारों पर सुविचारित किया गया है।
- (ञ). संशोधित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, विविध प्रभारों के लिए प्रशुल्क सीमा बल्क सीमेंट निर्यात और बल्क सीमेंट आयात तथा कच्चा माल आयात के लिए क्रमशः 1.33 प्रति टन, ₹0 2.60 प्रति टन और ₹0 0.87 प्रति टन परिगणित होता है। विविध प्रभार सभी विविध सेवाओं जैसे पर्यावरण तथा प्रबंधन, सुरक्षा उपाय तथा घाट पर कार्गो की सफाई के लिए समेकित प्रभार बताया गया है जिसे यह कहते हुए मामूली संशोधित किया गया है कि इसमें वे सभी सेवाएं शामिल होंगी जो विशिष्ट रूप से निर्धारित नहीं की गई हैं।
- (ट). वीओसीपीटी द्वारा ₹0 723.27 लाख पर अनुमानित बर्थिंग सेवा से राजस्व अपेक्षा (₹0 180.98 लाख की परिचालन लागत और पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ, ₹0 542.28 लाख को मिलाकर) बिना किसी संशोधन के विचार किया गया है।

संशोधित प्रस्ताव में वीओसीपीटी ने रु0 1.69 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग पर विदेशगामी पोत के लिए रूपए में बर्थ किराये का प्रस्ताव किया है। बर्थ किराये पर पहुंचने के लिए वीओसीपीटी द्वारा अनुसरित कार्यपद्धति अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार सामान्य पाई गई है। बर्थ किराया प्रभारों के परिकलन में मामूली त्रुटि को शोधित करने के बाद, बर्थ किराया प्रभार के लिए प्रशुल्क सीमा विदेशगामी पोत के लिए रु0 1.68 प्रति जीआरटी प्रति घंटा तथा तटीय पोतों के लिए रु0 1.01 प्रति जीआरटी प्रति घंटा पर निर्धारित की गई है।

सामान्यतः विदेशगामी पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश की अधिसूचना के समय प्रचलित विनिमय दर लागू करते हुए रूपए मूल्य को डॉलर में परिवर्तित करते हुए अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित किए गए हैं। इस प्राधिकरण ने विभिन्न पत्तनों पर अपफ्रंट बर्थ किराये को अंतिम रूप देते समय निर्णय दिया था कि डॉलर मूल्यवर्गित बर्थ किराया निर्धारित करना अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों जिनकी वैधता 30 वर्ष होगी, में उपयुक्त नहीं है। तब यह निर्णय लिया गया था कि विदेशी मुद्रा पर डब्ल्यूपीआई आधारित वृद्धि सही नहीं है क्योंकि अगले 30 वर्षों में विदेशी विनिमय भिन्नता निर्धारित नहीं की जा सकती और किन्हीं असामान्य भिन्नताओं के मामले में, उपयोक्ताओं अथवा परिचालक में से किसी को इसपर निर्भर करते हुए इस संयोग को सहना होगा जिस ओर प्रोत्साहन दिया जाता है। अतः, इस प्राधिकरण द्वारा यह निर्णय लिया गया है कि अपफ्रंट बर्थ किराये को केवल रूपए में अनुमोदित किया जाए।

- (ix). जैसाकि पहले संक्षेप में बताया गया है, वीओसीपीटी ने बताया है कि शैलो डुबाव बर्थ शुरू में -8.70 मी. तक के डॉक बेसिन के प्रारंभिक निकर्षण के साथ 10,000 डीडब्ल्यूटी तक के आकार वाले पोतों के प्रहस्तन के लिए परिकल्पित किया गया है और भविष्य में -9.70 मी. तक डॉक बेसिन निकर्षण के साथ 20,000 डीडब्ल्यूटी तक के पोतों के प्रहस्तन के लिए प्रस्ताव किया गया है। तथापि, वीओसीपीटी द्वारा प्रेषित गणनाएं केवल 10,000 डीडब्ल्यूटी के आकार वाले पोत पर विचार करती हैं। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि 20,000 डीडब्ल्यूटी तक के पोतों का प्रहस्तन 100 वर्षों के बर्थ जीवनकाल के संदर्भ में परिकल्पित किया गया है और इसलिए यह वर्तमान परियोजना के लिए प्रासंगिक नहीं है। चूंकि यह बर्थ 20,000 डीडब्ल्यूटी पोतों के प्रहस्तन के लिए डिजाइन किया गया है, इसलिए इस प्रस्ताव में सुविचारित पूंजी लागत और परिचालन लागत 20,000 डीडब्ल्यूटी तक के आकार वाले पोत के लिए प्रासंगिक हैं। पोत आकार में किसी बदलाव का अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में सुविचारित क्षमता तथा राजस्व माडल पर प्रभाव पड़ सकता है। अब अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क समीक्षा के अधीन होगा जब 10,000 डीडब्ल्यूटी से अधिक के पोत गोदी बेसिन/बर्थ पहुंचमार्ग के प्रस्तावित गहरीकरण के पूरा होने के बाद उक्त टर्मिनल पर पत्तन पर आता है। वीओसीपीटी को सलाह दी जाती है कि भविष्य तारीख पर प्रशुल्क की समीक्षा के बारे में बोली दस्तावेजों में उपयुक्त प्रावधान शामिल करे और यह भी सुनिश्चित करे कि इसके द्वारा समीक्षा के लिए उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल किया जाए, जब आकस्मिकता प्रकट हो।
- (x). अनुसूचियों अर्थात् तटीय पोतों/कार्गो के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित रियायती दरों की प्रयोज्यता, बिल राशि को पूर्णांकित करना, रु0 100/-- से कम की राशि के लिए वापसी/दावा नहीं करना, विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज, उपयोक्ताओं को परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए अदायगी की आवश्यकता नहीं होगी, आदि अन्य महापत्तनों/टर्मिनलों में निर्धारित सामान्य शर्तों के अनुसार हैं। ये शर्तें पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित इन शर्तों - अनुसूची 1.2 सामान्य निबंधन तथा शर्तों का खंड (iii), अनुसूची 2 बर्थ किराया प्रभार के अधीन टिप्पणी (i) और टिप्पणी (v) और अनुसूची 4 - भंडारण प्रभार के अधीन टिप्पणी (iv) के अधीन निर्धारित की गई हैं।
- (xi). वीओसीपीटी ने अपने द्वारा अग्रेषित मसौदा दरमान में समेकित कार्गो प्रहस्तन प्रभार की वसूली के बदले में प्रदत्त किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाएं दर्शाते हुए अनुसूची 3 - 'कार्गो प्रहस्तन प्रभार' के अधीन टिप्पणी प्रस्तावित की है, जो निर्माण सामग्रियों के लिए एसडीबी से संबंधित आदेश दिनांक 23 जुलाई 2010 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान में निर्धारित टिप्पणी के अनुसार पाया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है, इस मामले में संबंधित कच्चे माल के प्रहस्तन के लिए अनुमोदित समेकित दरें केवल जलयान के गियर का प्रयोग करते हुए कार्गो के जलयान-तट स्थानांतरण के लिए लागू है और यह प्रस्ताव बल्क सीमेंट प्रहस्तन में सिलो बिनस तथा बैगिंग संयंत्र का उपयोग परिकल्पित करता है। उपर्युक्त के मददेनजर, समेकित प्रहस्तन प्रभारों की अनुसूची के अधीन वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी को उपयुक्ततः संशोधित किया गया है।

10.1. दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाओं को 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाएगा। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित की गई प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी। मौजूदा मामले में, अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में सुविचारित पूंजी लागत तथा संबंधित परिचालन लागत का अनुमानन वीओसीपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित मई 2011 को प्रचालित बाजार दर दर्शाता है। पत्तन ने मौजूदा बाजार कीमत दर्शाने के लिए पूंजी लागत और संबंधित परिचालन लागत को अद्यतन नहीं किया है। किसी भी स्थिति में, यह उपयुक्त होगा कि प्रत्येक वर्ष जैसे 1 जनवरी 2012 को स्वतः समायोजन के लिए विचार किए जाने हेतु आधार डब्ल्यूपीआई निर्धारित किया जाए।

10.2. यह दोहराया गया है कि वीओसीपीटी द्वारा परियोजना की मंजूरी मांगने के समय सरकार के नोटिस पर प्रस्ताव की गुणवत्ता पर इस प्राधिकरण की टिप्पणियों को अवश्य पेश किया जाए।

10.3. जैसाकि दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में विनिर्दिष्ट किया गया है, वाणिज्यिक परिचालनों की शुरुआत से पहले, निजी परिचालक महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित अनुमोदित अधिकतम दरों तथा शर्तों के विवरण वाले दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा।

10.4. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमान तथा शर्तों के विवरण के स्पष्टीकरणों अथवा निर्वर्णन की अपेक्षा का प्रश्न उठता है तो यह मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय परिचालक पर बाध्यकारी होगा।

10.5. परियोजनाओं के लिए कार्यनिष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से पेश किए जाने चाहिए। निजी परिचालक से अपेक्षा की जाती है कि कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए कार्यनिष्पादन प्रतिमानकों पर कार्यनिष्पादन किया जाए।

10.6. निजी परिचालकों का वास्तविक कार्यनिष्पादन इस प्राधिकरण द्वारा मॉनीटर किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जांच करेगा और अपने निर्णय को वीओसी पत्तन न्यास को अंग्रेषित करेगा। यदि निजी परिचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो वीओसी पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।

10.7. टर्मिनल पर वाणिज्यिक परिचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही के अंत से 15 दिनों के भीतर, निजी परिचालक को वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट जमा करनी होगी जिसमें पिछले तीन महीनों के दौरान टर्मिनल के प्रत्यक्ष तथा वित्तीय कार्यनिष्पादन का ब्योरा हो।

11. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण वीओसीपीटी में सीमेंट तथा संबंधित कच्चे माल के प्रहस्तन के लिए शैलो डुबाव बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है जो अनुलग्नक-III रूप में संलग्न किए गए हैं।

रानी जांधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/12/असा.]

李德全

[illegible]

क्र.सं.	विवरण	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2011)				सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2012)				सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2013)				सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2014)			
		सूचकांक	वर्धन	सूचकांक		सूचकांक	वर्धन	सूचकांक		सूचकांक	वर्धन	सूचकांक		सूचकांक	वर्धन		
				सूचकांक	वर्धन			सूचकांक	वर्धन			सूचकांक	वर्धन				
(10)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2011)	11.87	5.94	2.13	18.94	15.47	2.58	1.88	19.83	11.85	5.93	2.16	19.83	11.85	5.93	2.16	
(11)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2012)	79.02	54.05	6.76	139.62	78.82	54.05	6.76	139.62	82.57	50.28	6.79	139.62	82.57	50.28	6.79	
(12)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2013)	27.05	13.83	8.71	50.18	35.31	5.88	7.40	48.59	29.75	16.76	3.68	50.18	29.75	16.76	3.68	
(13)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2014)	39.64	18.82	7.11	66.57	51.66	8.61	8.29	66.57	38.58	19.79	7.20	66.57	38.58	19.79	7.20	
(14)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2015)	183.00	111.77	13.97	288.74	183.00	111.77	0.00	274.77	170.76	104.01	13.97	288.74	170.76	104.01	13.97	
(15)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2016)	8.72	4.38	3.63	18.71	52.32	8.80	14.67	78.28	14.04	7.02	5.84	78.28	14.04	7.02	5.84	
(16)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2017)	9.80	14.40	9.60	33.60	43.85	85.77	43.85	153.47	31.04	49.57	31.04	153.47	31.04	49.57	31.04	
(17)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2018)	138.27	69.14	43.54	250.95	178.55	28.42	38.38	242.95	143.75	63.82	18.39	242.95	143.75	63.82	18.39	
(18)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2019)	877.88	408.43	181.86	1145.77	738.81	340.88	111.08	1180.85	614.88	364.82	111.08	1180.85	614.88	364.82	111.08	
(19)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2020)	577.88	408.43	181.86	1145.77	738.81	340.88	111.08	1180.85	614.88	364.82	111.08	1180.85	614.88	364.82	111.08	
(20)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2021)	442.48	221.24	138.33	803.05	584.85	87.11	118.33	780.39	584.85	87.11	118.33	780.39	584.85	87.11	118.33	
(21)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2022)	1820.16	827.87	300.89	1948.82	1303.86	437.97	228.41	1971.24	1178.83	491.73	228.41	1971.24	1178.83	491.73	228.41	
(22)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2023)	879.36	902.59	268.95	1870.87	1251.71	420.45	220.23	1892.39	1132.64	443.28	220.23	1892.39	1132.64	443.28	220.23	
(23)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2024)	28.40	12.55	6.02	38.88	28.08	8.78	4.58	38.42	23.80	9.23	4.60	38.42	23.80	9.23	4.60	
(24)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2025)	1028.16	827.87	300.89	1948.82	1303.86	437.97	228.41	1871.24	1178.83	491.73	228.41	1871.24	1178.83	491.73	228.41	
(25)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2026)	979.36	602.59	268.95	1870.87	1251.71	420.45	220.23	1892.39	1132.64	443.28	220.23	1892.39	1132.64	443.28	220.23	
(26)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2027)	1.33	0.40	0.51	0.02	1.78	0.38	8.51	0.02	1.76	0.38	8.51	0.02	1.76	0.38	8.51	
(27)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2028)	73.71	151.18	51.41	128.51	70.37	116.19	47.57	110.85	63.88	124.80	38.28	110.85	63.88	124.80	38.28	
(28)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2029)	44.23	90.71	30.54	77.11	42.22	70.92	20.54	71.37	38.21	74.76	23.57	71.37	38.21	74.76	23.57	
(29)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2030)	20.40	12.55	8.02		28.88	9.76	4.58		23.80	9.23	4.60		23.80	9.23	4.60	
(30)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2031)	10%	10%	18%		18%	10%	18%		10%	18%	10%		10%	18%	10%	
(31)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2032)	132860	30458	53144		177873	35573	53144		177873	35573	53144		177873	35573	53144	
(32)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2033)	15	5	5		15	5	5		15	5	5		15	5	5	
(33)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2034)	20.40	12.55	8.02		28.88	9.76	4.58		23.80	9.23	4.60		23.80	9.23	4.60	
(34)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2035)	3.00	5.80	2.00		2.00	4.00	1.00		2.21	4.33	1.44		2.21	4.33	1.44	
(35)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2036)	4.86	8.10	3.24		3.24	6.18	1.82		3.58	7.01	2.34		3.58	7.01	2.34	
(36)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2037)	9.48	15.88	6.32		6.32	12.64	3.18		8.09	13.87	4.56		8.09	13.87	4.56	
(37)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2038)																
(38)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2039)	20.40	12.55	8.02		28.88	9.76	4.58		23.80	9.23	4.60		23.80	9.23	4.60	
(39)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2040)	1.33	0.40	0.52		1.78	0.38	0.53		1.78	0.38	0.53		1.78	0.38	0.53	
(40)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2041)	1.54	3.15	1.13		1.47	2.46	8.86		1.33	2.80	0.87		1.33	2.80	0.87	
(41)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2042)																
(42)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2043)																
(43)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2044)																
(44)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2045)																
(45)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2046)																
(46)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2047)																
(47)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2048)																
(48)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2049)																
(49)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2050)																
(50)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2051)																
(51)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2052)																
(52)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2053)																
(53)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2054)																
(54)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2055)																
(55)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2056)																
(56)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2057)																
(57)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2058)																
(58)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2059)																
(59)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2060)																
(60)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2061)																
(61)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2062)																
(62)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2063)																
(63)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2064)																
(64)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2065)																
(65)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2066)																
(66)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2067)																
(67)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2068)																
(68)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2069)																
(69)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2070)																
(70)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2071)																
(71)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2072)																
(72)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2073)																
(73)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2074)																
(74)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2075)																
(75)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2076)																
(76)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2077)																
(77)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2078)																
(78)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2079)																
(79)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2080)																
(80)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2081)																
(81)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2082)																
(82)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2083)																
(83)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2084)																
(84)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2085)																
(85)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2086)																
(86)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2087)																
(87)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2088)																
(88)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2089)																
(89)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2090)																
(90)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2091)																
(91)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2092)																
(92)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2093)																
(93)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2094)																
(94)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2095)																
(95)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2096)																
(96)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2097)																
(97)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2098)																
(98)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2099)																
(99)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2100)																
(100)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2101)																
(101)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2102)																
(102)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2103)																
(103)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2104)																
(104)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2105)																
(105)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2106)																
(106)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2107)																
(107)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2108)																
(108)	सूचकांक (सितंबर 14 अक्टूबर 2109)																

अनुसूचक - II**वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास****रीलो डुबाव बर्थ पर सीमेंट तथा संबंधित कच्चे माल के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची****1.1. परिभाषाएं — सामान्य**

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत।
- (ii). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई अन्य पोत।
- (iii). "दिवस" का अर्थ दिन के प्रातः 6:00 बजे से शुरू होकर अगले दिन के प्रातः 6:00 बजे को समाप्त अवधि होगी।

1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). पोत की हैसियत, सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा जैसा इसका प्रमाणीकरण किया गया हो, यह निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कारक है कि पोत संबंधी प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए पोत 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी'; और, कार्गो की प्रकृति अथवा इसके मूल की इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (ii). (क). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत को सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
 (ख). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत जहाजरानी महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय नौचालन लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
 (ग). ऐसे परिवर्तनों के मामले में, तटीय दरें लदाई पत्तन द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई शुरू करते हैं।
 (घ). ऐसे परिवर्तन के मामले में, तटीय दरें केवल तभी तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो की उतराई के परिचालनों को पूरा नहीं करता है; उसके तत्काल पश्चात, विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
 (ङ). जहाजरानी महानिदेशालय से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों को पात्र ठहराए जाने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (iii). (क). सभी तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 (ख). ताप कोयले और कच्चे तेल, लौह अयस्क तथा लौह अयस्क गुट्टिकाओं सहित पीओएल से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 (ग). कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर घाटशुल्क सहित प्रभार्य होंगी।
 (घ). विदेशी पत्तन से कार्गो, जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।

- (ड). तटीय पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपयों में मूल्यवर्गित किए जाने चाहिए।
- (iv). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप की गणना करने में, 0.5 तक और सहित के अंश 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 से ऊपर के अंश एक इकाई माने जाएंगे, उसे छोड़कर जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट हो।
- (v). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
- (क). उपयोक्ता को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज इस दरमान के अधीन भुगतान करना होगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक द्वारा समय-समय पर घोषित प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
- (ग). वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने के दिन से केवल 20 दिन अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
- (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट पत्तन न्यास की संपत्तियों की सेवाएं/उपयोग प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।
- (vi). सभी परिगणित प्रभार बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (vii). वापसी के लिए दावा तब तक स्वीकार नहीं किया जाएगा जब तक कि वापसी-योग्य राशि रु0 100/- अथवा अधिक नहीं हो। इसी प्रकार, टर्मिनल परिचालक अनुपूरक दावा या बिना भुगतान किए गए बिलों की मांग नहीं करेगा, यदि रियायत के कारण राशि रु0 100/- से कम हो।
- (viii). (क). दरमान में निर्धारित धरे अधिकतम स्तर हैं, इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वे चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।
- (ख). टर्मिनल प्रचालक, यदि वे ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हैं।
- (ग). टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी परंतु नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (ix). उपयोक्ताओं को टर्मिनल परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक के विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

2. बर्थ किराया प्रभार:

2.1. बर्थ किराये की अनुसूची:

क्र. सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (रु0 में)	तटीय पोत (रु0 में)
1.	पोत	1.68	1.01

टिप्पणियाँ:

- (i). बर्थ किराये की अवधि पोत द्वारा बर्थ अधिग्रहण किए जाने से बर्थ खाली करने तक गिनती की जाएगी।
- (ii). (क). बर्थ किराया पोत के नौचालन के तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटों बाद रूक जाएगा।
- (ख). बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय लहर परिस्थितियों की इच्छा, खराब मौसम और रात्रि नौचालन की कमी के कारण जलयान के प्रतीक्षा समय से अतिरिक्त होगी।
- (ग). पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय केवल लहरीय और मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही नौचालन के तैयार होने का संकेत देगा।

- (iii). दंडात्मक बर्थ किराया झूठे संकेत के लिए एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के बराबर होगा।

“झूठा संकेत” तब होगा जब पोत तैयार होने का संकेत देता है और पूर्वानुमान से पाइलट की मांग करता है जबकि वह इंजन तैयार नहीं होने अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं होने अथवा पोतों पर आरोप्य ऐसे अन्य कारणों से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। जब पोत अपक्षीय लहर, रात्रि नौचालन की कमी अथवा प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों के कारण नौचालन में समर्थ नहीं होता है, इसे तैयार होने का संकेत देने से अलग करता है।

- (iv). आस्टिंग प्राथमिकता/प्राथमिकता बर्थ किराया प्रभार

आस्टिंग वरीयता बर्थिंग/प्राथमिकता बर्थिंग प्रदान करने के लिए दरें और शर्तें इस संबंध में मौजूदा सरकारी दिशानिर्देशों और तूतीकोरिन पत्तन न्यास के दरमान में निर्धारित प्रावधानों द्वारा शासित होंगी।

- (v). उस अवधि के लिए कोई बर्थ किराया बसूल नहीं किया जाएगा जब पोत टर्मिनल परिचालक के उपस्कर की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा टर्मिनल परिचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से लगातार एक घंटे अथवा अधिक के लिए इसके बर्थों पर निष्क्रिय रहता है।

3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार

क्र. सं.	घटक	इकाई	दर रुपये में	
			विदेशी	तटीय
(क).	बल्क सीमेंट (निर्यात)	प्रति मीट्रिक टन	63.68	38.21
(ख).	बल्क सीमेंट (आयात)	प्रति मीट्रिक टन	124.60	74.76
(ग).	संबंधित कच्चा माल - शुष्क बल्क कार्गो जैसे चूनापत्थर, जिप्सम, आदि	प्रति मीट्रिक टन	39.28	23.57
(घ).	संबंधित कच्चा माल - बैग वाला कार्गो	प्रति मीट्रिक टन	98.20	58.92

टिप्पणी:

- (i). उपर्युक्त (क) पर निर्धारित प्रहस्तन प्रभार स्टेकयार्ड में कार्गो की उतराई, स्टेकयार्ड में 15 दिनों की अवधि तक भंडारण, सिलो बिन्स के उपयोग सहित, लदाई प्वाइंट को कार्गो स्थानांतरण और नौभरण सहित जलयान पर लदाई के लिए समेकित प्रभार है।
- (ii). उपर्युक्त (ख) में निर्धारित प्रहस्तन प्रभार नौभरण सहित पोत से कार्गो की उतराई और भंडारण के बिन्दु तक उसके स्थानांतरण, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, सिलो बिन्स के उपयोग सहित, और आयात कार्गो के मामले में सुपुर्दगी के लिए बैगिंग संयंत्र तथा लदाई के लिए समेकित प्रभार है।
- (iii). उपर्युक्त (ग) और (घ) में निर्धारित प्रहस्तन प्रभार नौभरण सहित जलयान के गियर का इस्तेमाल करते हुए पोत से कार्गो की उतराई और उसके भंडारण के प्वाइंट तक स्थानांतरण, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण और आयात कार्गो के मामले में सुपुर्दगी के लिए लदाई के लिए समेकित प्रभार है। इन प्रभारों में जलयान-तट स्थानांतरण के लिए प्रहस्तन उपस्कर के प्रावधान को शामिल नहीं किया गया है। यदि हारबर मोबाइल क्रेन जलयान-तट स्थानांतरण के लिए तैनात की जाती है, 12 जनवरी 2010 को अधिसूचित आदेश सं. टीएएमपी/22/2007-टीपीटी दिनांक 30 दिसम्बर 2009, जैसाकि समय-समय पर संशोधित किया गया हो, द्वारा पीएसटीएस एण्ड सन्स प्रा. लि. में वीओसीपीटी में एचएमसी की तैनाती के लिए इस प्राधिकरण द्वारा पहले से

अनुमोदित निष्पादन आधारित अधिकतम दरें लागू होंगी। यदि कोई अन्य कार्यपद्धति/उपस्कर कच्चे माल के जलयान-तट प्रहस्तन के लिए तैनात किया जाता है, प्रभार्य अधिकतम दर के लिए इस प्राधिकरण का जरूरी अनुमोदन वीओसी पत्तन न्यास द्वारा प्राप्त किया जाएगा।

- (iv). उपर्युक्त (क) से (घ) में निर्धारित समेकित दरों में घाटशुल्क तथा लेबर, जहां कहीं जरूरत हो, की आपूर्ति और वे सभी अन्य विविध प्रभार जो दरमान में विशिष्ट रूप से निर्धारित नहीं किए गए हैं, शामिल हैं।

4. भंडारण प्रभार (प्रति टन प्रतिदिन)

स्वीकृत की गई निःशुल्क अवधि के बाद स्टेकयार्ड में भंडारित कार्गो पर भंडारण प्रभार निम्नलिखित होंगे:-

- (क). निःशुल्क अवधि : आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन

- (ख). निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार (प्रति टन/दिन)

क्र.सं.	विवरण	प्रथम छह दिन	अगले छह दिन	उसके पश्चात
(1).	बल्क सीमेंट (निर्यात)	2.21	3.58	6.99
(2).	बल्क सीमेंट (आयात)	4.33	7.01	13.67
(3).	कच्चा माल (आयात)	1.44	2.34	4.56

टिप्पणियां:

- निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस तथा टर्मिनल के गैर-कार्यदिवस अलग से होंगे।
- निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि परिचालक के परिसर में सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से शुरू होगी।
- आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पोत से अंतिम उतराई के पूरा होने के दिन के अगले दिन से परिगणित होगी।
- कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोदभूत नहीं होंगे जब टर्मिनल परिचालक उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने के समय टर्मिनल परिचालक पर आरोप्य कारणों की वजह से सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो।

5. विविध प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	बल्क सीमेंट निर्यात	बल्क सीमेंट आयात	कच्चा माल आयात
(i).	सभी विविध सेवाओं जैसे पर्यावरण तथा प्रबंधन, घाट पर कार्गो की सफाई, सुरक्षा उपाय, आदि के लिए प्रभार।	रु0 1.33 प्रति टन	रु0 2.60 प्रति टन	रु0 0.87 प्रति टन

6. उपर्युक्त अनुसूची (2) से (5) के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित होंगी परंतु केवल 1 जनवरी, 2012 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच के थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा रकबा समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 23rd July, 2012

No. TAMP/44/2011-VOCPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the V.O. Chidambaranar Port Trust for fixation of upfront tariff for shallow draught berth for handling cement and related raw materials on DBFOT basis in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting at Major Port Trusts which was notified *vide* this Authority's Notification No. TAMP/52/2007-Misc., dated 26th February, 2008 as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS Case No. TAMP/44/2011-VOCPT

V.O. Chidambaranar Port Trust

.....

Applicant

ORDER

(Passed on this 18th day of June, 2012)

This case relates to a proposal dated 19/20 August 2011 received from the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of upfront tariff for handling of cement and related raw materials at the proposed shallow draft berth to be developed on PPP mode.

2.1. The highlights of the proposal are as below:

(i). Physical features:

- (a). The proposed Shallow Draught Berth (SDB) would be located in the south breakwater and in continuation and alignment to the existing SDB with berth IX.
- (b). The proposed SDB shall be 243 m. long and 30 m. width. The dock basin area will be dredged by the port initially for berthing of 10,000 DWT vessels having LOA of 145 m. and draft of 7.90 m. and in future increased to 20,000 DWT having overall length of 180 m. and draught of 9.70 m.
- (c). A dredging levy will be collected from the PPP operator for the dredging work executed by the port trust.
- (d). The cement and related raw materials to/ from the ship will be loaded/unloaded using mobile cement loader of 750 tonne/ hour capacity and mobile cement unloader of 300 tonne/ hour capacity. An area of 3.50 hectares (i.e. approximately 35000 sq. m.) of land located adjacent to the berth shall be made available for storage.

(ii). Capacity of the terminal:

- (a). It is proposed to handle bagged cargo, dry bulk cargo, bulk cement for export and bulk cement for import.
- (b). The percentage share of cargo proposed to be handled and the handling rate considered by the port as per the handling norms prescribed for multipurpose cargo terminal (The handling norms prescribed for multipurpose cargo terminal is for semi-mechanised terminal) is tabulated below:

Commodity	Percentage share of cargo	Handling rate (tonnes/ day)
(i). Bagged cargo	2%	4000
(ii). Dry bulk cargo	20%	10,000
(iii). Bulk cement (export)	52%	10,000
(iv). Bulk cement (import)	26%	6000

- (c). The optimal capacity of the terminal is, accordingly, assessed at 22,58,620 tones i.e. 2.25 Million Tonnes (MT) or 2.3 MT.

(iii). Capital cost:

The capital cost is allocated to individual cargo group while arriving at the proposed upfront tariff. The total estimated capital cost is ₹8408 lakhs. The break up of the capital cost is as given below:

Sr. No.	Particulars				(₹ in lakhs) Estimated Capital cost In lakhs
A.	Cargo handling activity				1993
	(i).	Civil structure			
		(a).	Civil construction cost	1770	
		(b).	Supervision charges @ 7% of base cost	124	
		(c).	Contingencies @ 3% of the base cost	53	
		(d).	Works contract tax @ 4% on 65% of the base cost	46	
	TOTAL				
	(ii).	Cargo Handling Equipments			
		(a).	Mechanical works		
		(i).	Rail Mounted Cement Loader - 1	1200	
		(ii).	Conveyor System	400	
		(iii).	Mobile Cement Unloader - 1	700	
		(iv).	Bagging plant - 8	60	
		(v).	Pay loader - 2	100	
		(vi).	FLT - 2	20	
		Total		2480	
		(b).	Supervision charges @ 7% of base cost	174	
		(c).	Contingencies @ 3% of the base cost	74	
		(d).	Works contract tax @ 4% on 65% of the base cost	64	
	TOTAL				2792
	(iii).	Miscellaneous cost (5% of i & ii above excluding works contract tax)			234
TOTAL (i + ii +iii)				5019	
B.	Berthing activity				3389
	(a).	Cost of the berth		3010	
	(b).	Supervision charges @ 7% of base cost		211	
	(c).	Contingencies @ 3% of the base cost		90	
	(d).	Works contract tax @ 4% on 65% of the base cost		78	
	TOTAL				3389
TOTAL CAPITAL COST				** 8537.76	

** The aggregate of the estimated capital cost is ₹8408 lakhs. The port has, however, considered the estimated capital cost as ₹8537.76 lakhs.

(iv). Annual Operating cost:

The Annual Operating Cost estimated for the bulk exports, bulk imports and raw materials is as given below:

Sr. No.		Operating cost			(₹ in lakhs)
		Bulk export	Bulk Import	Raw materials	
1.	Fuel for loader / unloader / 2 FLTs & 2 Pay Loaders	87.12	87.12	66.21	
2.	Power cost	13.00	26.00	0.00	
3.	Repairs & Maintenance				
	Civil assets—common	5.11	2.56	2.13	
	Civil assets—exclusively for import & export	6.76	3.38	----	
	Mechanical asset	78.82	54.05	6.76	
4.	Insurance	27.65	13.83	8.71	

5.	Depreciation			
	Civil assets	39.64	19.82	7.11
	Mechanical asset	163.00	111.77	13.97
6.	License fee			
	Water front	8.72	4.36	3.63
	Stackyard	9.60	14.40	9.60
7.	Other expenses	138.27	69.14	43.54
	Total operating cost	577.69	406.43	161.66

The Annual Operating Cost for the berthing activity is estimated at ₹180.98 lakhs.

(v). The Return on Capital Employed is considered at 16%.

(vi). Annual Revenue Requirement:

The Annual revenue requirement (ARR) estimated from both the activities is as given below:

Sr. No.	Particulars	Cargo handling activity			Berthing activity
		Bulk exports	Bulk imports	Raw materials	
1.	Total annual operating cost	577.69	406.43	161.66	180.98
2.	Return on capital employed	442.48	221.24	139.33	542.28
	ANNUAL REVENUE REQUIREMENT	1020.17	627.67	300.99	723.27

(₹ in lakhs)

(vii). As per the norms for the multipurpose berth, the ARR is to be apportioned to cargo handling charges, storage charges and miscellaneous charges in the ratio of 90%, 5% and 5% respectively. The port has proposed apportionment of the ARR to cargo handling charges, storage charges and miscellaneous charges in the ratio of 96%, 2% and 2% respectively. The reason for deviation is, however, not explained.

(viii). Accordingly, the port has proposed the following charges:

I. Berth hire charges

	Foreign going vessels	Coastal vessels
Per GRT per hour or part thereof	₹ 1.68	₹ 1.01

II. Handling charges

	Rate Per Metric Tonne
Bagged cargo	₹ 128.51
Dry bulk cargo	₹ 51.40
Bulk Cement (Export)	₹ 73.71
Bulk Cement (Import)	₹ 151.17

III. Storage charges

Free period: 5 days for import cargo and 15 days for export cargo

	Rate per tonne per day (beyond free period)		
	First six days	Next six days	Thereafter
Bulk export	₹ 3.00	₹ 4.86	₹ 9.48
Bulk import	₹ 5.00	₹ 8.10	₹ 15.80
Raw materials	₹ 2.00	₹ 3.24	₹ 6.32

IV. Miscellaneous charges

	Rate per tonne
Bulk export	₹ 1.54
Bulk import	₹ 3.15
Raw materials	₹ 1.13

2.2. The VOCPT has submitted the proposed Scale of Rates (SOR) and the feasibility report along with the proposal.

3. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal dated 20 August 2011 was circulated to the users/ user organisations/ RFQ applicants (as forwarded by the VOCPT) for seeking their comments. The comments received from the users/ user organisations/RFQ applicants have been forwarded to the VOCPT. The VOCPT vide letters dated 18 November 2011 and 7 December 2011 has furnished comments on the points made by the users/ user organisations/ RFQ applicants.

4. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the VOCPT was requested to furnish additional information/ clarifications vide our letter dated 12 October 2011. The VOCPT vide its letter dated 15 November 2011 has furnished its reply on queries raised by us. A summary of the queries raised by us and reply of VOCPT are tabulated below:

Sl. No.	Query raised by TAMP	Reply furnished by VOCPT
(i).	Optimal Capacity: The optimal capacity of the terminal assessed at 2.258 Million Tonnes Per Annum (MTPA) seems to have been arrived at to meet the traffic projections of 2.30 MTPA made by individual importers/ exporters as per table 29 of the Feasibility Report. Clause 3.3.2. of the 2008 guidelines stipulates that the upfront tariff is to be determined for the optimal capacity of the terminal irrespective of traffic forecast. In the light of the above clause in the guidelines and the other gaps observed hereunder, the optimal capacity assessed for the terminal needs to be re-assessed by the VOCPT.	The optimal capacity is based on TAMP upfront tariff guidelines. There is no linkage to traffic projections which is based on Business plan study and consequent working in the Feasibility Report. Hence reassessment is not felt required.
	(a). The tariff guidelines of 2008 prescribe norms/ guidelines for determination of upfront tariff for container terminal, mechanised handling of iron ore terminal and coal terminal, liquid terminal and for multipurpose cargo terminal (semi-mechanised). The instant proposal filed by the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for handling cement and related raw material envisages mechanised handling with deployment of ship loader/ unloader and conveyor system and other auxiliary equipment/ facilities. The port has proposed mechanised handling, but for assessing the optimal capacity, it has adopted the handling norms of 10,000 tonnes/ day for cement (export) and dry bulk cargo, 4,000 tonnes/ day for bagged cargo which are in fact the handling norms prescribed in the upfront tariff guidelines for multipurpose cargo handling terminal by semi-mechanised means. The handling norms prescribed in the guidelines for multipurpose cargo terminal are with level luffing cranes which may not be relevant for mechanised handling envisaged by the VOCPT. The VOCPT to assess loading/ unloading rate achieved for similar mechanized handling of cement cargo-related dry bulk cargo at ports. Alternatively, the loading/ unloading parameters may be computed as per the technical specification of the loader/ unloader. The basis for the revised loading/ unloading parameters (to be) adopted by the port may be explained.	The capacity of the vessels in the form of parcel size and draught of the vessel can be linked to norms in respect of Multipurpose berths and not more than that. The assessment of optimal capacity is linked to the constraints of parcel size and draft. For the shallow water berths, the norms of multipurpose berths only will be realistic and not higher norms applicable to deep draft berths.
	(b). The equipment presently deployed and the actual handling rate achieved for handling each of the above mentioned cargo group at the VOCPT for the last three years to be indicated.	New concept. Present handling is by Ship shore cranes and to some extent private mobile cranes. Hence Port does not have relevant data as sought by the Authority.

	(c). (i). The proposal states that the cement loader will load at the rate of 750 T/ hour and cement unloader will unload @ 300 T/ hour. The basis of this productivity rate may be explained.	The proof for the capacity of the equipment will be furnished after collecting data. (VOCPT has not furnished the requisite details till the finalisation of this case.)																					
	(ii). Applying the productivity rate of ship loader at 750 T/ hour indicated by the VOCPT, the ship day output will be 18,000 T/ day as against 10,000 T/ day assumed by VOCPT. For cement unloader, the per day output will be 7,200 T/ day as against 6,000 T/ day considered by VOCPT. The productivity rate may be revised in the light of the above observation and our point at (d) below.	The handling rate adopted is as per TAMP guidelines.																					
	(iii). The productivity of the ship unloader is assumed half of the ship loader. As a result, the handling rate for bulk cement import arrived by VOCPT is almost double the rate arrived for bulk export cement. Explain why rate should vary widely between import and export of bulk cement when the handling operations are the same.	The export cargo to be handled is 13.20 lakhs Tonnes and import cargo to be handled is only 3.99 lakhs tonnes.																					
	(d). From upfront tariff calculation (cargo-wise) furnished by VOCPT, it is observed that the VOCPT has proposed to deploy individual handling equipment for ship shore transfer for each types of cargo which may result in underutilisation of these equipment. A summary of the ship loader/ unloader proposed to be deployed and number of days the equipment will be utilised as per the berth hire calculation furnished by the VOCPT along with other relevant details is tabulated below: <table border="1"><thead><tr><th>Sl. No.</th><th>Cargo</th><th>Exclusive equipment proposed for handling the bulk cement cargo</th><th>Share of the cargo in the capacity</th><th>Handling rate assumed (Tonnes/ day)</th><th>Capacity of individual cargo in lakh tonnes</th><th>No. of days of operation of the equipment</th></tr></thead><tbody><tr><td>1.</td><td>Bulk Cement (Export)</td><td>Ship loader ₹1351 lakhs</td><td>52%</td><td>10,000</td><td>13.28</td><td>133</td></tr><tr><td>2.</td><td>Bulk Cement (Import)</td><td>Ship unloader ₹788 lakhs</td><td>26%</td><td>6,000</td><td>3.99</td><td>66</td></tr></tbody></table> <p>It is understood that the VOCPT has proposed one ship loader for handling bulk cement export and the utilisation of this equipment is expected to be 133 days. A separate unloader is proposed to handle bulk cement (import) and it will be utilised for 66 days as per the calculation of VOCPT. By proposing individual equipment for handling import/ export cargo of cement, the capacity of individual equipment does not seem to be utilised to the optimal level of 70% i.e. 255 days. Consequently, it results in higher upfront tariff. The VOCPT need to examine this issue to ensure optimum utilisation of the facilities to be provided.</p>	Sl. No.	Cargo	Exclusive equipment proposed for handling the bulk cement cargo	Share of the cargo in the capacity	Handling rate assumed (Tonnes/ day)	Capacity of individual cargo in lakh tonnes	No. of days of operation of the equipment	1.	Bulk Cement (Export)	Ship loader ₹1351 lakhs	52%	10,000	13.28	133	2.	Bulk Cement (Import)	Ship unloader ₹788 lakhs	26%	6,000	3.99	66	The selection of equipment (i.e.) loader and unloader is based on the cargo share predicted. If the lower capacity of equipment has been used, number of days to evacuate the cargo will be increased consequently, the waiting time of ship will also increase. In future when the cargo will increase, the spare capacity of equipment will be utilized to optimum level.
Sl. No.	Cargo	Exclusive equipment proposed for handling the bulk cement cargo	Share of the cargo in the capacity	Handling rate assumed (Tonnes/ day)	Capacity of individual cargo in lakh tonnes	No. of days of operation of the equipment																	
1.	Bulk Cement (Export)	Ship loader ₹1351 lakhs	52%	10,000	13.28	133																	
2.	Bulk Cement (Import)	Ship unloader ₹788 lakhs	26%	6,000	3.99	66																	
	(e). The port has not envisaged any handling equipment for ship shore transfer of dry bulk cargo and bagged cargo citing that it will be handled by ships gear or by hiring equipment from private users. In this context, clarify the output norms considered for handling dry bulk cargo at 10,000 tonnes/ day in assessing the capacity is with reference to ship gear or with reference to hire of equipment.	The handling rate 10,000 tonnes/ day adopted for dry bulk cargoes is as per TAMP guidelines 2008.																					
	(f). The basis of adopting the share of cargo capacity at 52% and 26% for bulk cement (export) and bulk cement (import) respectively and 20% for dry bulk cargo and 2% of bagged cargo may be explained.	Based on the Business plan study and present scenario the share of cargo capacity in percentage is arrived.																					

	(g). The nature of dry bulk cargo expected to be handled at the terminal may be indicated. It may be confirmed whether the PPP operator will be prohibited from handling any other kind of break bulk or bulk cargo in the berth, even if spare capacity is available.	Cement and bagged cement raw materials are expected to be handled at the terminal. Others are prohibited.
	(h). (i). Chapter 3 of the proposal states the dock basin will be dredged to initially to berth 10,000 DWT vessels having 145 m. LOA. The port has also assumed 10,000 DWT vessels in the upfront tariff calculation. But, the berth length envisaged to be developed is 243 m. in length. In this context, VOCPT to confirm technically it is not feasible to handle two vessels at a time. If so, then the capacity calculation needs to be reviewed to capture its effect.	The proposed shallow Draught Berth will be able to handle 10,000 DWT vessels having LOA of 140 m. initially and 20,000 DWT vessels having 180 m. LOA. Hence, the quay length 243 m. is necessary.
	(ii). Page no.13 and 14 of the Feasibility Report states that the berth structure is designed to handle 20,000 DWT. In view of the above position envisaged in the feasibility report, and considering the long horizon of the project the port may consider larger size vessel in capacity calculation and also in berth hire calculation.	The designed capacity of 20,000 MT is only a statement of capacity. For capacity calculations, the current trends only could be considered with respect to current arrival of vessels.
	(iii). The proposal does not indicate the ratio of import and export cargo expected with reference to dry bulk cargo and bagged cargo. VOCPT to provide the requisite details along with the basis for the same.	The bagged cargo and dry bulk cargoes are raw materials for manufacturing of cement. These cargoes are fully import cargoes.
(ii).	Capital cost estimation:	
	(a). The total capital cost for cargo handling activity as per page no.65-66 of Feasibility Report is ₹51.48 crores whereas the VOCPT in the proposal for upfront tariff calculation has considered it at ₹50.19 crores. Inconsistency in the figures may be explained or corrected.	The capital cost in the upfront tariff calculations are with respect to TAMP guidelines for upfront tariff which do not consider 5% Miscellaneous cost in respect of Berth Hire Capital Cost. Hence the difference.
	(b). In the normative list prescribed in the guidelines, water supply and sewage are grouped under Civil works and Power, Lighting and Communication are grouped under equipment. The port has shown these works under the capital cost of miscellaneous items. The estimates may be corrected following the general norms prescribed in the guidelines.	Yes, water supply, Sewage power lighting and communication expenditures are since been deleted under miscellaneous items.
	(c). (i). The VOCPT has considered 7% and 3% of the base cost as supervision charges and contingencies respectively. Confirm that the base capital cost considered in the Feasibility Report does not include supervision charges and contingencies.	It is confirmed that the base capital cost does not include the supervision charges and contingencies.
	(ii). The basis for considering 65% of the base cost towards work contract tax may be explained.	As in North Cargo Berth-II 65% of the base cost towards calculation of works @.4% is adopted. This is also generally adopted in respect of all projects.
	(d). (i). Confirm the estimates of capital cost reflect the prevailing rate.	The consultant has submitted final report during May 2011. As per the report the estimate is based on the current market rates for similar works.
	(ii). The Feasibility Report does not contain any documents validating the estimates of the capital cost. VOCPT to furnish copies of supporting documents/ calculation/ budgetary quotations, market rates to justify the estimates of both civil and equipment cost.	The estimates are based on information collected from various sources.
	(e). The sum of capital cost estimated in the Feasibility Report for civil works relating to filling and protection work along the SDB and the capital cost for development of backup area is ₹17.80 crores. Whereas, the VOCPT has considered the base civil capital cost for cargo handling activity at ₹17.70	This is an error in the feasibility report. Table 37 capital cost-civil under Sl.No.2. The sub total of filling and protection works along the SDB is ₹155.00 and not ₹166.25 as mentioned

	crores. The discrepancy in the estimates may be corrected. Also, confirm that the civil cost of ₹1.66 crores estimated for filling and protection works along the SDB is not part of the berth construction cost and berth side dredging else it should form part of the upfront tariff for berth hire calculation as per the upfront tariff guidelines.	in the feasibility report. Hence the difference.
	(f). The VOCPT seems to have proposed cement unloader exclusively for bulk cement import and cement loader exclusively for bulk cement export. Page 54 of the Feasibility Report states that other raw materials viz. other dry bulk and bagged cargo will be handled by ship gears or from hire of equipment from private parties. In this regard, the following points are to be clarified:	
	(i). The tariff arrangement envisaged for hire of equipment from private parties as the same is not captured in the upfront tariff calculation.	The PPP Operator has to decide in this issue.
	(ii). If handling of this cargo will be by private agency, who will be responsible for the said service as it will have impact on the productivity of the terminal.	The engagement of private agency/ship gears is a private arrangement between the user agency and owner of the equipment, ship agent as the case may be. Hence, cost of the same is not relevant to the Capital cost.
	(iii). The Authority while examining its earlier proposal relating to fixation of upfront tariff for handling construction materials i.e. dry bulk cargo like stone, sand, etc. and bagged cargo like timber, granite, etc. at Shallow Draft berth (Order No.TAMP/18/2010-TPT dated 23 July 2010 passed by the Authority) had specifically advised the VOCPT to confirm whether only one HMC can be deployed at that proposed Shallow Draught Berth. The VOCPT had at that time clarified that considering the current and future traffic, one HMC is found sufficient to handle this cargo. Now in the instant proposal, the port has envisages handling of dry bulk cargo and bagged cargo relating to construction material at 20% and 2% respectively and the optimal cargo capacity assessed by VOCPT is 5.11 lakh tonnes and 0.20 lakh tonnes per annum respectively for these cargo groups. The VOCPT has not proposed deployment of ship to shore handling equipment for these two cargo citing that it will be handled by ship's gear or on hire of equipment from private users. In this scenario and recognising that the rate proposed are closer to the upfront tariff already approved for similar cargo at shallow berth, please clarify why this share of cargo capacity was not considered as part of other upfront tariff proposal for construction material at shallow draft berth.	The proposed shallow Draught Berth for handling cement is a separate proposal. The equipment proposed in the shallow Draught berth for handling construction materials is not linked with the proposed SDB for cement. In the proposed berth the cargo to be handled is only cement and cement related raw materials such as lime stone and gypsum, etc.
	(g). As stated earlier, the proposal envisages deployment of only one of the equipment at a time i.e. either the ship unloader or ship loader in case of bulk cement loading/unloading or hire of equipment in case of handling dry bulk cargo. Each of these equipments will be grossly underutilised and thereby result in higher burden of tariff on users. The VOCPT needs to thoroughly re-look its proposal and also the estimation of capital cost.	The consultant has submitted final report during May, 2011. As per the report the estimate is based on the current market rates for similar works. [Port has not addressed the issue raised.]
	(h). The VOCPT has estimated capital cost for bagging plant at ₹0.68 crores (the base capital cost at ₹0.60 crores plus supervision charges, contingencies and work contract tax). In this regard, the following points may be clarified:	
	(i). Please clarify whether the entire import bulk cement cargo will avail the facility of bagging plant and will leave the terminal by land route. Can there not be instances	Yes, the entire import bulk cement will avail the facility of bagging plant and will leave the terminal by road.

	where the cargo accumulated for export may avail bagging facility and are exported as bagged cargo.	
	(ii). It may be more appropriate to propose a separate rate for bagging plant taking into consideration the relevant capital cost and the operating cost as has been done in case of mechanised handling of fertilizer in Visakhapatnam Port Trust which involved bagging and stitching of the bags. VOCPT to confirm whether the bagging and stitching will be mechanised or will involve any special labour for bagging and stitching and if so the relevant operating cost is taken care of in the upfront tariff calculation.	Not agreed to as the same is a composite facility made available. If separate rate is available, the usage of the equipment could not be predicted. This will result in loss to the PPP operator.
	(iii). Indicate the exact land area proposed to be allotted for the proposed bagging plant. Show that the license fee on the land proposed for the bagging plant and the relevant cost are considered in the upfront tariff calculation only with reference to the cargo capacity expected to avail the facility of bagging and not for the other cargo groups.	An area of 3.50 hectares will be allotted to the PPP operator adjacent to berth. The bagging plant will be located in this back up area. The licence fee on the land proposed for the bagging the plants are already considered.
	(iv). VOCPT to furnish the optimal capacity of bagging plant with reference to its output. Also furnish detailed working in this regard and also explain each of the parameters adopted in the calculation and justify the basis of the parameters adopted.	The capacity of bagging plant is 20 tonnes/hr.
	(i). The capital cost estimated by VOCPT show that it has estimated ₹6.80 crores for 8 numbers of silo bins. In this regard, the following points are to be clarified:	
	(i). Explicitly state the cargo item likely to be stored in silos bins and number of silos proposed for each of the cargo groups.	2 Nos. silos with 4 bins are proposed to be constructed in the back area of proposed berth. The capacity of each bin of silo is 2300 tonnes and the total capacity is 9200 tonnes. This silos are used for storing both (ie) bulk export cement and Bulk import cement.
	(ii). Please furnish detailed working of capacity of silos taking into consideration the quantity that can be stacked, evacuation from the silos and the average dwell time of cargo. If different cargo groups are to be stored then the average dwell time of each cargo may be furnished and captured in the capacity calculation.	
	(iii). Please explain how the capital cost of silos and the linked operating cost are treated in the upfront tariff calculation. Confirm and show that the cargo not availing the said facility is not burdened with the capital cost and the operating cost of silos.	The capital cost of silos is considered in cargo handling activity under cargo handling equipment-civil construction cost. The same included in operating cost for both Bulk Export cement & Bulk import cements under civil assets for import & export.
(iii).	M/s.ABG-LDA Bulk Handling Private Limited in their comments which is already forwarded to VOCPT vide our letter of even number dated 4 October 2011 stated that the cost estimated for conveyor is not realistic. The VOCPT to examine this point as well as furnish its comments on the other points made by the prospective bidder.	The estimated cost is based on current market rate. Hence, increase in cost is not acceptable.
(iv).	The following points need to be addressed regarding the allocation of capital cost by the VOCPT to individual cargo group while arriving at the upfront tariff for cargo handling activity:	
	(a). Of the total civil cost of ₹1993 lakhs estimated by VOCPT, ₹979.62 lakhs is stated as common civil assets and ₹1013.10 lakhs is stated to be exclusively for import and export. The breakup of the common civil cost for import and export may be furnished.	A Break Up of Civil Construction cost for cement (Import & Export) ₹ in lakhs 1. Construction Silo 600.00 2. Construction of cement Storage shed 300.00 Sub Total (A) 900.00

		<p>Supervision charges @ 63.00 7% of (A)</p> <p>Contingencies @ 3% of 27.00 (A)</p> <p>Works Contract Tax 4% 23.40</p> <p>Total 1013.40</p> <p>Break up of common Civil Construction Cost</p> <p style="text-align: right;">₹ in lakhs</p> <p>1. Filling & protection works along the SDB 156.00</p> <p>2. Hardening of back-up Area of 3.50 Hector 630.00</p> <p>3. Construction of compound wall 24.00</p> <p>4. Ancillary structure 60.00</p> <p>Sub Total (A) 870.00</p> <p>Supervision charges @ 60.90 7% of (A)</p> <p>Contingencies @ 3% of 26.10 (A)</p> <p>Works Contract Tax 4% 22.62 on 65% of (A)</p> <p>Total 979.62</p>
	(b). The common civil capital cost is allocated between bulk export, bulk import of cement and other raw material viz. dry bulk cargo and bagged cargo in the ratio of their percentage share in the cargo capacity i.e. 52%, 26% and 22% respectively. Considering that the handling rate assumed for each of these cargo group are different, it may be appropriate to allocate the common civil capital cost in the ratio of optimal capacity of the individual cargo in absolute terms instead of adopting their percentage share in the capacity calculation.	The Authority may decide.
	(c). The basis of allocating the civil cost exclusively for import/export of bulk cement in the ratio of 12 : 6 may be explained. As stated earlier, the VOCPT may consider to allocate the capital cost in terms of the optimal capacity of these cargo (in absolute terms) instead of relying on the percentage share, if adopted.	The Authority may decide.
	(d). Justify the basis of allocating the conveyor cost estimated at ₹4.50 crores at 50% each for bulk export cement and bulk import cement. Clarify whether the single conveyor system is envisaged for import/ export cargo or two conveyors are envisaged for each type of transfer. If it is single conveyor system, explain the logic of allocating 50% of its cost to import cargo when actually it will be used for 66 days as per the berth hire calculation whereas, the export bulk cement will avail the conveyor facility for 133 days.	It may be decided by the Authority based on the Consultant's Report.
	(e). For the purpose of computation of return on capital employed, as well as for estimating the insurance cost and other expense at 1%/ 5% of the gross value of assets, the VOCPT has not excluded the capital cost for front end loader and pay loaders which are proposed to be deployed only for handling raw material. Moreover, the cost of bagging plant which is not relevant for all the cargo items are also not excluded while determining the upfront tariff for cargo other than import of bulk cement. Thus the ROCE, insurance and other expense seems to be counted more than once on these capital cost items which are not found relevant for a few cargo groups. The VOCPT to modify its calculation suitably. While doing so, it may be appropriate to furnish the upfront	Feasibility Report and Port's proposal covers the issues and Port does not feel for any modification.

calculation adopting the following format for ease of understanding:

Sl. No.	Particulars	Amount	Basis of allocation indicate or Direct cost	Workings	Bulk export cement	Bulk import cement	Dry bulk cargo	Dagged cargo
(i).	Capital cost (with break up of civil cost common, direct, etc.)							
(ii).	Operating cost (with detailed break up)							
(iii).	ROCE							
(iv).	Revenue requirement							
(v).	Apportionment of Revenue Requirement							

(The above proforma is illustrative and it may be suitably modified, if necessary while presenting the data.)

(v). **Operating Cost:**

(a). **Power and fuel cost:**

Though the upfront tariff guidelines for mechanised coal handling terminal with ship loader and conveyor system, wagon tippler etc., may not be fully relevant for the proposed facility, it is brought out that the guidelines prescribe the power consumption norm at 1.4 units/ tonne and there is no fuel consumption norms prescribed for mechanised handling. As against the above position, the VOCPT has assumed fuel consumption @ 50 litres/ hour for ship loader envisaged for handling bulk export of cement and 50 litres/ hour for ship unloader for bulk import of cement and the fuel cost is estimated for 4000 hours each for handling bulk import/ export cargo. In addition to that power cost is estimated considering 50 units/ hour for 4000 hours for these two cargo group. In this regard, the following points need to be examined by the port:

(i). Since the upfront tariff guidelines for iron ore/ coal terminal envisaging deployment of ship loaders or unloaders prescribed power consumption norms and no fuel consumption norm, VOCPT to confirm that ship loader/ unloader proposed to be deployed at the terminal are fuel driven and not power driven.

It is confirmed that the ship loader/ unloader proposed to be deployed in this terminal are fuel driven.

(ii). The basis of adopting the fuel consumption at 50 litres/ hour need to be justified with reference to similar equipment already deployed at VOCPT or any other port or with reference to the technical specification of the equipment.

The fuel consumption for the Harbour Mobile crane proposed to be deployed in another shallow Draught Berth for handling construction materials is 50 lit/hr. The same consumption has been adopted in this project also.

(iii). The output capacity of mobile ship unloader for handling import cement (bulk) is stated to be 300 T/ hour and the output of cement loader for export of cement at 750 T/ hour. From the above output level, it appears the capacity of both these equipment are different but the fuel consumption is assumed at the same level i.e. 50 litre/ hour for both these equipment. VOCPT to examine the fuel consumption considered by it in the light of the above observation.

The fuel consumption for the Harbour Mobile crane proposed to be deployed in another shallow Draught Berth for handling construction materials is 50 lit/hr. The same consumption has been adopted in this project also

(iv). The power consumption of 50 units /hour considered by VOCPT for each of the cargo operations is not found to be in line with the power consumption norm of 1.4 units/ tonne prescribed in the guidelines for coal terminal for a fully mechanised handling. VOCPT to justify the basis for assuming power consumption at 50 units/ hour with reference to the existing handling system of the port or alternatively with the technical specification at the facility envisaged.

This is new concept. Hence, the power consumption has been taken as 50 unit/hrs.

	(v). Further, the bagging plant is prima facie not envisaged for bulk export of cement. In this circumstance it is not clear how the power consumption of 50 units/hour assumed for bulk import of cement involving conveyor system as well as bagging plant can be applied for handling of bulk export of cement which does not envisage bagging plant. VOCPT to clarify the above points and modify the power consumption assumed in the upfront tariff calculation.	This is new concept. Hence the power consumption has been taken as 50 unit/hr.																										
	(vi). The VOCPT has estimated fuel cost for 4000 hours for each of the equipment viz. ship loader and unloader. As per the berth hire calculation, the ship loader for handling bulk cement (export) is proposed to be utilised for 3189 hours whereas ship unloader for handling bulk cement import is likely to be utilised for 1594 hours. Whereas the operating cost of fuel for these equipment are estimated for 4000 hours each. This inconsistency in the proposal need to be corrected and as stated earlier the entire proposal need to be re-examined to see whether each of these equipment can be used optimally at 70% i.e. for 6132 hours (i.e. 365 x 24 hours x 70%) as per the utilisation norms prescribed in the guidelines	The operating cost of fuel for the ship loader and unloader are estimated for 4000 hours as done in North Cargo Berth-II hence the Authority may allow to retain the same.																										
	(vii). (a). The fuel cost for 2 fork lift truck and 2 pay loaders is estimated for 4000 hours as per the working hours norms prescribed in the guidelines for multipurpose cargo. Please show that these equipments will be used for 4000 hours with reference to the cargo capacity assessed for dry bulk cargo and bagged cargo which is expected to use these equipments.	The working hours taken in this project is as per TAMP guidelines.																										
	(b). With reference to the estimation of repairs and maintenance cost, insurance cost, depreciation, other cost which are linked as percentage to the capital cost, the points observed at (iv) above regarding allocation of capital cost to the different cargo group need to be addressed by the VOCPT and consequently the estimation of these items of cost may have to be suitably modified.	<p>Repair and maintenance cost has been worked out based on capital cost only. However, the cost arrived is apportioned based on cargo wise optimal capacity.</p> <table><tr><td colspan="2">Based on Projected cargo</td></tr><tr><td></td><td>Common</td></tr><tr><td>Bagged cargo</td><td>0.05 MT</td></tr><tr><td>Bulk cement</td><td>1.80 MT</td></tr><tr><td>Raw Materials</td><td>0.45 MT</td></tr><tr><td></td><td>-----</td></tr><tr><td></td><td>2.30 MT</td></tr></table> <table><tr><td>Bulk Export</td><td>12.00 Lakhs</td></tr><tr><td>Bulk Import</td><td>6.00 Lakhs</td></tr><tr><td>Raw Materials</td><td>5.00 Lakhs</td></tr><tr><td></td><td>-----</td></tr><tr><td></td><td>23.00 Lakhs</td></tr><tr><td></td><td>-----</td></tr></table>	Based on Projected cargo			Common	Bagged cargo	0.05 MT	Bulk cement	1.80 MT	Raw Materials	0.45 MT		-----		2.30 MT	Bulk Export	12.00 Lakhs	Bulk Import	6.00 Lakhs	Raw Materials	5.00 Lakhs		-----		23.00 Lakhs		-----
Based on Projected cargo																												
	Common																											
Bagged cargo	0.05 MT																											
Bulk cement	1.80 MT																											
Raw Materials	0.45 MT																											

	2.30 MT																											
Bulk Export	12.00 Lakhs																											
Bulk Import	6.00 Lakhs																											
Raw Materials	5.00 Lakhs																											

	23.00 Lakhs																											

	(c). License fee																											
	(i). The total land area proposed to be allotted by the VOCPT may be indicated.	3.50 Hectares of land area																										
	(ii). From the estimation of license fee in the upfront tariff calculation, it is understood that the VOCPT proposes to allot 10,000 sq. m. of backup area for sticking bulk export cement, 15,000 sq. m. of land for bulk import cement and 10,000 sq. m. for raw material. In this regard, the following points need to be clarified:																											
	(a). The share of export bulk (cement) is assumed at 52% and the share of other raw material i.e. other dry bulk cargo and bagged cargo is assumed at 22% in the cargo capacity but the land proposed to be	For import cement bagging plant is required. Hence, the area required for import cement is higher.																										

	allocated for stacking both this cargo group is considered at the same level i.e. 10,000 sq. m. For import of bulk cement with 26% cargo share capacity, the VOCPT has proposed to allocate 15,000 sq. m. of land for stacking. The basis of proposed allocation of land for individual cargo groups is not clear and hence needs explanation.	
	(b). VOCPT to furnish the yard capacity for each of the cargo group taking into consideration the stacking area, stacking quantity, average dwell time of cargo, the annual turnover assumed and justify each of the parameters adopted with reference to the actual parameters achieved by the port for handling these cargo items to justify the land proposed to be allotted for each of these cargo group and also to show that the yard capacity of these cargo more or less matches with the optimal quay capacity of the cargo. While furnishing the capacity of the stacking yard also furnish the capacity of the bagging plant and the capacity of the silos where these cargo will be stacked.	This could not be predicted now. Hence, Port's calculations may please be retained.
	(iii). The guidelines for upfront tariff stipulate that lease rent for port land and assets is to be estimated based on the rate prescribed in the Scale of Rates of the respective major ports. Please confirm that the rates adopted for estimation of license fee is in line with the existing rates prescribed in the Scale of Rates of the VOCPT giving reference of the relevant schedule.	Yes. As per Port's Scale of Rates.
	(iv). It is observed that license fee for water front is estimated by the VOCPT adopting the license fee of ₹8 per sq. meter per month prescribed in its SOR for storage of cargo within the security wall. As per the Land Policy Guidelines for Major Ports 2010 issued by the Ministry of Shipping, license fee for water area should be 50% of the license fee of abutting land. Please confirm the unit rate adopted by the VOCPT for water front area is the rate applicable for the land abutting the water front proposed to be allotted. Further, as per the Government guidelines, the VOCPT may consider to modify the estimation of lease rental for the water front area applying 50% of the license fee of the abutting land.	The Land Policy guidelines prescribe the 50% of Licence Fee for lease of water front outside the Customs boundary and covered under 2.2.3.(k). However, the subject allotment of waterfront is within Customs boundary covered under clause 6.1 for which the provision is not applicable.
(vi).	Berth hire computation Though the working shows that terminal overall will operate for 6132 hours in a year as stated earlier individual equipment proposed to be deployed for each cargo group is likely to be highly underutilised. The VOCPT to have a re-look at its proposal in the light of our observation which may also require reworking of the berth hire calculation.	Port requests for retaining the existing calculations.
(vii).	Storage charge: (a). The VOCPT has assumed 10% of the each of the cargo capacity will attract storage charge. The basis of adopting this percentage uniformly for arriving of storage charge for each cargo group needs to be explained.	It is assumed based on the existing trend and stack yard capacity.
	(b). The actual average dwell time of these cargo groups handled at the VOCPT for the last three years may be furnished.	The details of cargo-wise dwell time are not available. However, the details of category-wise dwell time for last three year are furnished. [As per the details furnished by port, the average dwell time of import dry bulk and import break bulk was 10 days and 3 days in all the 3 years.]

	(c) The VOCPT has proposed 5 days free period for import cargo and 15 days for export cargo. The average dwell time of each of the cargo group viz. bulk cement import, bulk cement export and bagged cargo and dry bulk both import/ export assumed by the VOCPT may be indicated and it may be captured while calculating the storage charge (cargo-wise).	The existing free period in general scale of rate of VOCPT is considered.
(viii).	(a). In the berth hire calculation, the VOCPT has proposed concessional rate for coastal vessel assuming 10% of the cargo capacity will be coastal vessel but, the impact of coastal concession is not captured in the revenue model while computing the berth hire. The effect of concessional tariff applicable for coastal vessel may be reckoned in the revenue model to ensure that the estimated revenue requirement can be achieved by the BOT operator at the proposed tariff level.	Based on Current trend, all vessels are Foreign Vessels. Hence, the coastal rate is only for use when required.
	(b). The ratio of foreign and coastal cargo in respect of cement bulk (import), cement bulk (export), dry bulk cargo and bagged cargo may please be indicated. Effect of coastal cargo entitled for coastal concession may be considered while arriving at the handling rate as well in the berth hire calculation. If no coastal cargo/ vessel is envisaged, it may be stated explicitly.	Based on Current trend, all vessels are Foreign Vessels. Hence, the coastal rate is only for use when required.
(ix).	Incorporate the general note that the users shall not be required to pay for charges for delays beyond reasonable level for the reasons attributable to the terminal operator.	Agreed to.

5.1. A joint hearing in this case was held on 16 November 2011 at the V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) premises. The VOCPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, VOCPT and the concerned users/ user organisations / RFQ applicants have made their submissions.

5.2. As decided at the joint hearing, the VOCPT was requested to take action on some points. The VOCPT vide its letter dated 7 December 2011 has furnished its response. The decisions taken at the joint hearing and the response of the port are summarised below:

Sl. No.	Action to be taken by the VOCPT	Response of VOCPT
(i).	Possible under-utilisation of various equipments proposed to be deployed has been pointed out. The port has agreed that it will reassess the handling rates assumed for different equipments and also optimal capacity of facilities based on the queries raised by TAMP. The port to review these points and submit the revised calculation.	The equipments Unloader and Loader are designed to handle the specified cargoes and are inevitable as per the scheme of operations vide Feasibility Report. Hence, underutilization may not be a determining factor for the induction. Hence, the deployment as proposed is requested for retention.
(ii).	It was brought out at the joint hearing that the lease rentals considered in the calculation are reportedly based on the Scale of Rates and that the port has not considered the correct lease rentals applicable for the land to be leased out and instead relied upon the storage charges/ license fee for storage of cargo prescribed in its Scale of Rates. The lease rentals for the port estate are overdue for revision since July 2007. In this context, the port informed that land valuation has already been done and a separate proposal will be submitted shortly. The port was advised to revise the upfront tariff calculation by considering the updated lease rentals.	The VOCPT has stated that the revised upfront tariff calculations considering the updated lease rentals are furnished.

5.3. At the joint hearing, the VOCPT was also requested to submit its revised proposal by 26 November 2011 taking into consideration the above mentioned points and simultaneously circulate its revised proposal to the concerned users/ prospective bidders advising them to furnish their comments within 5 days to TAMP and VOCPT. The VOCPT was also requested to furnish its comments on the points (to be) made by the users and prospective bidders on the revised proposal (to be) circulated by VOCPT. The response of the VOCPT dated 7 December 2011 did not show compliance of the decisions taken at the joint hearing.

The VOCPT has furnished a comparative position between Annual Revenue Requirement and rates proposed as per its initial proposal dated 20 August 2011 and the revised Annual Revenue Requirement and revised rates proposed due to consideration of rate proposed in the lease rent proposal. In this regard, it has made the following further submissions:

"Out of two rates namely lease rate already proposed to the Authority in the lease rent proposal at ₹36.54 per sq. m. per month for commercial purposes and the rate based on interim land valuation report at ₹11.94 per sq. m. per month, the port proposes to adopt the rate already proposed in the lease rent proposal. It is relevant, in this regard, to note that the guideline value of Tamil Nadu Government is under upward revision manifold."

The revised revenue requirement and the revised rates proposed by the port after the above modifications are given below:

(a). Revised Revenue Requirement:

Sr. No.	Particulars	(₹ in lakhs)		
		Cargo handling activity		
		Bulk exports	Bulk imports	Raw materials
1.	Total annual operating cost	643.03	473.33	208.86
2.	Return on capital employed	442.48	221.24	139.33
	ANNUAL REVENUE REQUIREMENT	1085.50	694.57	348.19

(b). Revised proposed rates:

Handling charges:

Particulars	Rate Per Metric Tonne
Bagged cargo	₹ 148.67
Dry bulk cargo	₹ 59.47
Bulk Cement (Export)	₹ 78.43
Bulk Cement (Import)	₹ 167.29

Storage charges:

Free period: 5 days for import and 15 days for export

	Rate per tonne per day		
	First six days	Next six days	Thereafter
Bulk export	₹ 3.00	₹ 4.86	₹ 9.48
Bulk import	₹ 6.00	₹ 9.72	₹ 18.95
Raw material	₹ 2.00	₹ 3.24	₹ 6.32

Miscellaneous charges:

	Rate per tonne
Bulk export	₹ 1.63
Bulk import	₹ 3.49
Raw material	₹ 1.31

6. Some of the user organisations have furnished their further comments after the joint hearing. The comments received from them were forwarded to the VOCPT as feedback information vide our letter dated 23 November 2011. The VOCPT vide its letter dated 7 December 2011 has furnished its comments.

7.1. Further, on examining the reply furnished by VOCPT under cover of its letter dated 15 November 2011 to queries raised in our letter dated 12 October 2011, it was observed that the queries raised were not properly addressed. The VOCPT was, therefore, requested vide our letter dated 13 January 2012 to address all the issues and provide adequate clarity to the proposal. After reminders, the VOCPT vide its letter dated 14 April 2012 has furnished its reply. A summary of the queries raised by us and response of VOCPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Query raised by TAMP	Reply furnished by VOCPT
(i).	<p><u>Item No.(i) (a) and (c):</u></p> <p>The reply furnished by the VOCPT does not address the specific queries raised by us. The loading/unloading parameters adopted by the Port require review and to be justified with calculations based on the technical specifications of the equipment.</p>	<p>The loading and unloading parameter for Bulk Exports has been revised from 10000 MT per day to 13388 MT and for Bulk Imports from 6000 MT to 5355 MT per day. Accordingly the Optimal capacity has been revised to 26.59 lakh tonnes.</p>
(ii).	<p><u>Item No.(i)(d):</u></p> <p>While replying to this query the port itself admits that at the capacity level assessed by the port there is a spare capacity which will be utilised in future when cargo volume will increase. This strengthens the point made at Sl. No.(i) that the port has arrived the capacity so as to meet the traffic projections of individual importers/ exporters and not with reference to the capacity of the equipment. As pointed out in our query by proposing individual equipment i.e. ship loader for export cement, and ship unloader for handling import cement with independent conveyors, the capacity of the individual equipment proposed to be utilised is 52%, 26% respectively as against optimum utilisation level of 70% (i.e. 255 days) prescribed in the tariff guidelines of 2008. Consequently, it results in higher upfront tariff. The VOCPT is again advised to examine the issues raised in our query to ensure optimum utilisation of the facilities to be provided and ensure the users are not burdened with high upfront tariff for the proposed facility owing to wrong assessment of capacity.</p>	<p>The Port's intention is not to reconcile the calculations of optimal capacity with that of traffic projections but the calculations worked out coincided with the traffic projections.</p> <p>With respect to the handling requirements specifically for Bulk (Export), Bulk (imports), bagged cargo and break bulk cargoes, the equipments are proposed. The optimum utilisation of 70% may not be relevant in the situation of handling multiple diversified cargoes with a limiting factor of Berth available. Hence, the berth capacity only is relevant and it is for the PPP operator to manage the optimum handling in total considering the need to maximise profit. Hence, the deployment of equipments as envisaged in the current proposal may be admitted by the Authority.</p>
(iii).	<p><u>Item No. (i)(e):</u></p> <p>Without addressing the point raised the port has maintained that the handling rate is as per TAMP guidelines. Please note the said guidelines are for operations with 20T ELL cranes and not with reference the working of mechanised ship unloaders.</p>	<p>Handling norms have been revised as mentioned in the reply to point (i) above.</p>
(iv).	<p><u>Item No.(i) (h)(i) & (ii).</u></p> <p>In the reply the port has confirmed that 20,000 DWT vessels can be handled in future. Hence, the berth hire calculation should capture 20,000 DWT size of vessel instead of 10,000 DWT vessel assumed by the port considering long horizon of the project. The handling rate of 20,000 DWT</p>	<p>Based on the discussions with users/manufacturers only, the vessel size of 10000 DWT vessels have been considered taking into account the current arrival of vessels carrying cargoes of Cement and others envisaged in the project. The question of 20000 DWT</p>

	vessel may be higher than the 10,000 DWT vessel which also may be factored in the capacity calculation.	vessels is only with respect to the design of the berth with a life of 100 years and is not to be considered as a relevant factor for determining current handling rate.
(v).	<p><u>Item No.(ii)(b):</u></p> <p>The port has stated that the capital cost towards water supply, sewage, power, lighting and communication earlier estimated as part of miscellaneous items under civil works has been deleted. It does not show whether these items of capital cost deleted from miscellaneous items under civil works are considered elsewhere under suitable head. As stated in our query, normative list prescribed in the guidelines indicate water supply and sewage under civil works and power, lighting and communication cost are grouped under equipment. It is reiterated that the estimates may correctly follow the general norms prescribed in the guidelines.</p>	<p>The reply furnished vide Port's letter no.E(C).F.79/SBD-C/PD/2011, dated 15.11.2011 state that, "water supply, sewage, power, lighting and communication expenditure are since deleted under Miscellaneous item", refer to the deletion of the said terms added to Miscellaneous at 5% on Civil Construction cost and Mechanical works. The cost of water supply, power, sewage are included in the Ancillary structure in about 500 sq. m. @ ₹12,000/- per sq. m. ₹60 lakhs is included in the Civil Construction Cost below "Cargo Handling Activity". This covers the requirement.</p>
(vi).	<p><u>Item No.(ii)(f) and item (i)(e):</u></p> <p>The query raised by us regarding tariff arrangement envisaged for hire of equipment from private parties for handling other raw materials is not addressed by the port. The port has made a general statement that the BOT operator has to decide the issue on tariff arrangement and that the capital cost is not relevant for fixation of upfront tariff. In this context, it may be stated that if the project envisages the BOT operator to handle this category of cargo under PPP basis i.e. other bulk cargo, then the tariff has to be determined upfront. The port on one hand has stated that the capital cost for such equipment is not relevant but at the same time the capacity calculation considers the handling rate of these hired equipment. The operating cost on such equipment is not included in the revenue estimation. There is no clarity in the arrangement proposed by the port for handling the other bulk cargo by private agencies. The VOCPT to examine the matter once again and review its proposal taking into consideration our queries raised earlier vide letter dated 12 October 2011 in this regard.</p>	<p>For Bagged cargoes and Dry bulk cargoes, it is proposed to adopt the rates of handling charges fixed in July 2010 with an escalation of 5.72% for 2011 for handling break bulk envisaged in Shallow Water Berth to handle construction materials. Regarding the storage charges and miscellaneous charges for Raw materials and bagged cargo, the share of 2% each of proportionate civil cost applicable for the said cargoes is considered and storage and miscellaneous charges are worked out.</p>
(vii).	<p><u>Item No.(ii)(g):</u></p> <p>The statement made by the VOCPT that the consultant has submitted the final report does not address our specific query raised that the equipments proposed to be deployed lead to gross underutilisation of the facilities and result in higher burden of tariff on users. The port may, if necessary, critically appraise the report and address the specific query raised in this regard.</p>	<p>Regarding the capacity utilisation, the remarks furnished vide SI.No.2 above may please be referred to.</p>

(viii).	<p><u>Item No. (ii) (h) (ii):</u></p> <p>The VOCPT has not answered the query to confirm whether the bagging and stitching will be mechanised or will involve any special labour for bagging and stitching and if so, then operating cost is taken care of in the upfront tariff calculation. Please clarify and if necessary modify the upfront tariff calculation.</p>	<p>The bagging plant is a mechanised one of 20 Ton capacity as specified in Para 10.1 (8) (c) of page 61 of Feasibility Report. The cost of the 8 nos. of 20T capacity Bagging Plant ₹68.00 lakhs included in the total mechanical equipment cost of ₹26.39 crores.</p>
(ix).	<p><u>Item No. (ii) (i) (ii):</u></p> <p>The port has not furnished reply to our query about detailed working capacity of the silos taking into consideration the quantity that can be stacked, evacuation from silos and average dwell time for cargo. Our query is reiterated.</p>	<p>The working capacity of silos, evacuation of cargo and average dwell time are not to be estimated with detailed calculations. The PPP operator for the subject project is to ascertain and estimate the same after award of the project.</p>
(x).	<p><u>Item No. (iv) (b), (c), (d) and (e):</u></p> <p>The port was specifically advised to review the capital cost allocation to bulk export, bulk import and dry bulk cargo in view of our observation. The port does not appear to have made any attempt to address the issue raised and just stated that the Authority may decide. It is for the port to ensure that the well justified proposal is filed and the queries raised by us are reasonably addressed to enable the Authority to determine the upfront tariff. The port is again advised to review the allocation of common items of capital cost and other capital cost items pointedly brought out and suitably modify its proposal.</p>	<p>The allocation of capital cost to bulk export, bulk import and dry bulk cargo as furnished in the calculation sheet may please be considered by the Authority.</p>
(xi).	<p><u>Item No. (v) (a) (i)</u></p> <p>In the upfront tariff cases of other Major Port Trusts which involved deployment of ship loader/ ship unloader, the concerned ports had estimated power cost (and not fuel cost) as per the norms prescribed in the upfront tariff guidelines which are considered by the Authority for determining the upfront tariff. As stated earlier, even the upfront tariff guidelines for iron ore/ coal terminal which envisage deployment of ship loader/ ship unloader prescribed power consumption norm and not fuel consumption norms. In view of the above position, port is requested to re-confirm its reply furnished to our query that the ship loader/ ship unloader proposed to be deployed are fuel driven and not power driven. The reasons for selecting fuel driven ship loader/ unloader and the cost advantage vis-à-vis power driven loader/ unloader may be furnished.</p> <p>If the port re-confirms that the ship loader/ ship unloader proposed to be deployed is fuel driven, then it may assess the fuel</p>	<p>Power cost is considered at the rate of 0.5 KWA per MT at the current revised rate of ₹8.25 per unit.</p> <p>In view of the above, the question of deploying fuel driven ship loader/ unloader does not arise.</p> <p>In view of the above, deploying fuel driven ship loader/ unloader does not arise.</p>

	consumption with reference to technical specifications of the equipment or instead of solely relying on the fuel consumption of HMC proposed to be deployed at shallow draught berth.	
(xii).	<u>Item No.(v) (a)(iii), (iv), (v), (vi) and (vii):</u> The replies furnished by the port to the specific queries raised by us are not satisfactory and do not address the point raised hence our queries on the above items are reiterated.	Queries are addressed in the above reply.
(xiii).	<u>Item No.(v) (c) (ii)(a):</u> The port has made a general statement that bagging plant is required for import of cement and hence land area proposed for import cement is higher. Furnish the analysis done by the port for arriving at the proposed allocation of land for individual cargo items.	The scope of the subject project covering bagging plant is a new concept of handling in the Port and so far no such facility is available in our Port. Hence, the question of making study of the facility is too early to have concrete conclusions.
(xiv).	<u>Item No.(v) (c)(iii):</u> The port has with reference to its two other upfront tariff proposals for NCB-III and NCB-IV berths had vide its letter dated 5 January 2012 intimated that the license fee may be estimated based on the fresh proposal filed by the port for revision of lease rental vide letter No.E(C)-38/2/2006-EST/D dated 2 January 2012. The port may modify the estimation of license fee in the current proposal as well based on the revised proposal filed by the port.	Licence fee based on the rate adopted by TAMP in NCB-III & NCB-IV at the rate of ₹36.54 per sq. m. per month is adopted in the calculations.
(xv).	<u>Item No.(vi):</u> As stated earlier, the berth hire calculation may be reviewed in view of higher DWT vessels expected to be handled at the proposed terminal considering the project is for a long horizon of 30 years period.	The berth hire calculations are based on the GRT of 7,000 GRT based on the current trends and in consultation with users/ manufacturers. Hence, the same may be admitted.
(xvi).	<u>Item No.(vii) (a) and (c):</u> The port's has stated that 10% of cargo capacity will attract storage charge assumed in the proposal is based on the existing trend, and stack yard capacity. Considering that the proposed facility which envisages mechanised handling with silos, bagging plant, etc., and is very much different from the existing conventional handling operations for similar cargo, please justify how the existing parameter can be applied for upfront tariff fixation. The port is again advised to reasonably assess the cargo capacity likely to attract storage charge based on the average dwell time of cargo, free period proposed to be allowed, etc. along with detailed working.	The storage charges at 10% had been admitted by the TAMP for the work of Construction of Shallow Draught Berth for handling construction materials at VOCPT on DBFOT basis vide Order No.TAMP/18/2010-TPT dated 23.7.2010. Hence, the same may also be considered for the similar project.

7.2. While furnishing the replies, the VOCPT has revised the calculations in respect of handling rate for cement loader and cement unloader and power driven ship loader and unloader and also proposed to adopt the usage of the facility for handling break bulk and bagged cargo envisaged in shallow water berth to handle construction materials. Subsequently, the VOCPT vide its letter dated 18 April 2012 has revised the berth hire charges. A comparative position of the rates proposed by the port in its initial proposal dated 20 August 2011, revised calculations furnished vide its letter dated 7 December 2011 and further revised calculations furnished vide its letters dated 14 April 2012 and e-mail dated 18 April 2012 is given below:

(i). **Berth hire charges:**

(Per GRT per hour or part thereof)

	Initial proposal dated 20 August 2011	Revised calculations vide letter dated 7 December 2011	Further revised calculations vide letters dated 14 April 2012 and e-mail dated 18 April 2012
Foreign	₹ 1.68	₹ 1.68	₹ 1.69
Coastal	₹ 1.01	₹ 1.01	₹ 1.01

(ii). **Handling charges:**

(Rate Per Metric Tonne)

Description	Initial proposal dated 20 August 2011	Revised calculations vide letter dated 7 December 2011	Further revised calculations vide letters dated 14 April 2012 and e-mail dated 18 April 2012
Bagged cargo	₹ 128.51	₹ 148.67	₹ 118.95
Dry bulk cargo	₹ 51.40	₹ 59.47	₹ 47.57
Bulk Cement (Export)	₹ 73.71	₹ 78.43	₹ 70.37
Bulk Cement (Import)	₹ 151.17	₹ 167.29	₹ 118.20

(iii). **Storage charges:**

Free period: 5 days for import and 15 days for export

(Rate per tonne per day)

Description	Initial proposal dated 20 August 2011			Revised calculations vide letter dated 7 December 2011			Further revised calculations vide letters dated 14 April 2012 and e-mail dated 18 April 2012		
	First six days	Next six days	Thereafter	First six days	Next six days	Thereafter	First six days	Next six days	Thereafter
Bulk export	₹ 3.00	₹ 4.86	₹ 9.48	₹ 3.00	₹ 4.86	₹ 9.48	₹ 2.00	₹ 3.24	₹ 6.32
Bulk import	₹ 5.00	₹ 8.10	₹ 15.80	₹ 6.00	₹ 9.72	₹ 18.95	₹ 4.00	₹ 6.48	₹ 12.64
Raw materials	₹ 2.00	₹ 3.24	₹ 6.32	₹ 2.00	₹ 3.24	₹ 6.32	₹ 1.00	₹ 1.62	₹ 3.16

(iv). **Miscellaneous charges:**

(Rate Per Tonne)

Description	Initial proposal dated 20 August 2011	Revised calculations vide letter dated 7 December 2011	Further revised calculations vide letters dated 14 April 2012 and e-mail dated 18 April 2012
Bagged cargo	₹ 1.13	₹ 1.31	₹ 0.86
Dry bulk cargo			₹ 0.86
Bulk Cement (Export)	₹ 1.54	₹ 1.63	₹ 1.47
Bulk Cement (Import)	₹ 3.15	₹ 3.49	₹ 2.46

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal of the VOCPT is to fix upfront tariff for handling cement in bulk and related raw materials in dry bulk and bagged form in combination, at the proposed Shallow Draught Berth (SDB). The proposal envisages mechanized handling of bulk cement meant for import and export whereas related raw materials meant for imports are proposed to be handled by use of ship's gear or by hiring handling equipment from private parties. The Upfront tariff guidelines of 2008 do not prescribe separate norms for mechanized handling of bulk cement. However, the upfront tariff guidelines prescribe norms for handling related raw materials like limestone in bulk and bagged cargo in break bulk form, in a multipurpose berth. The VOCPT has formulated its proposal based on the norms and parameters prescribed in tariff guidelines of 2008 for multipurpose berth, wherever relevant, for assessing the optimal capacity of the terminal and operating cost.
- (ii). The original proposal was filed by the VOCPT in August 2011. At our request to review the proposal, in view of possible underutilization of various equipments proposed to be deployed at SDB, the VOCPT, after some delay, has filed a revised proposal on 14 April 2012 which was followed with revised berth hire calculation workings on 18 April 2012. The revised proposal filed by VOCPT vide its letters dated 14 and 18 April 2012, along with the information/ clarifications furnished during the processing of the case is considered in this analysis.
- (iii).
 - (a). The port has not proposed any handling equipment for ship to shore transfer of related raw materials and stated that ship's gear or private hired equipment will be used for this purpose. Despite a specific query, the port neither clarified the tariff arrangement envisaged for the deployment of private hired equipment nor has it captured the estimated hire charges in the operating cost in this regard. When further insisted upon to review its proposal in this regard, the port has simply proposed to adopt the rates prescribed in the tariff Order dated 23 July 2010 relating to fixation of upfront tariff for handling construction materials in another SDB, without any analysis or justification to adopt the old rates.
 - (b). The VOCPT has reportedly filed its proposal based on the feasibility report of the consultant. The estimated capital cost of civil works and equipments, estimated norms for power and fuel consumption, unit rate power and fuel are not supported with documentary evidence, despite request made in this regard.
 - (c). The response of the VOCPT dated 7 December 2011 to the decisions taken at the joint hearing held on 16 November 2011 did not address the issues frontally. This necessitated to request the port again in January 2012 to address all the issues and provide adequate clarity to the proposal. After a lapse of 3 months, the port responded. However, this response also did not address all the issues raised. As can be seen from the earlier part of the note describing factual position of this case, the response of the port furnished vide its letters dated 15 November 2011 and 14 April 2012 was casual on some of the main issues raised and this gives a doubt on the quality of the proposal of the port.
 - (d). Notwithstanding the position brought out above, considering that this project has been included for award in the year 2012-13 as per the communications received from the Government vide its letter No.PD-18013/2/2012-PDIII dated 20 March 2012 as well as letter No.PD-18013/6/2010-PDIII dated 14 May 2012, further exchange of correspondence with the port may only further delay the finalisation of the case. Therefore, we have proceeded further to process the case with the limitations of the details / information / clarification furnished by the port.

- (iv). (a). The VOCPT has reportedly filed its proposal based on the feasibility report of the consultant. Though the berth is designed to handle vessels of size upto 20,000 DWT, as stated in the feasibility report, the port has assumed that only vessels of 10,000 DWT would call in the terminal. It appears that the port has considered the handling equipments to cater to the vessels of 10,000 DWT only and accordingly the handling rates are considered in the optimal capacity calculation. It may not be convincing to presume that the required dredging may not materialize in the next 30 years and, therefore, larger size vessels at the proposed SDB would not be berthed, particularly when the berth is designed to accommodate vessels of size upto 20,000 DWT. Larger size of vessels (more than 10,000 DWT) call, in all likelihood, will have an effect on the optimal capacity of the terminal and, therefore, the revenue model.

Based on the proposal filed by the VOCPT, this Authority vide its Order dated 23 July 2010 approved the upfront tariff caps for handling construction materials, in dry bulk form and bagged form, at another Shallow Draught Berth. The subject proposal of VOCPT also envisages handling of (cement) related raw materials in dry bulk and bagged forms. To a query posed in this regard why the share of capacity of related raw materials considered in the subject proposal was not considered as a part of the earlier proposal for handling construction materials at another SDB, the port stated that it envisages to handle cement related raw materials like limestone, gypsum, etc. in this project which was not considered in the earlier project. It is not clear why the earlier project may not accommodate this cargo. This project involves multiplicity of cargo and consequently different types of handling equipment. The proposal of the port envisages investment to the tune of around ₹26.00 crores in the handling equipment. However, the capacity utilization of the handling equipment, viz. loader and unloader will be only to the extent of 36% and 18% respectively which is expected to continue throughout the project period of 30 years.

- (c). The project sanctioning authority in the Government may like to carefully examine the above observations before according approval to the project. The VOCPT is advised to bring to the notice of the project sanctioning authority in the Government the said observations.

Optimal capacity:

The VOCPT has initially assessed the optimal capacity of the terminal at 2,258,620 tonnes and rounded off to 2.3 Million Tonnes per annum. Subsequently, at the instance of this Authority, the port has revised the optimal capacity upwards and assessed at 2,665,902 tonnes per annum. The optimal capacity of the terminal proposed by the VOCPT is analysed in the following paragraphs:

- (a). The share of vessels carrying bulk cement for export, bulk cement for import, related raw materials in dry bulk form and related raw materials in bagged form is taken at 52%, 26%, 20% and 2% respectively reportedly based on the cargo share pattern indicated in the feasibility report. The percentage share of various cargo groups considered by the port in the optimal capacity computation is relied upon in this analysis.

- (b). (i). Cement in bulk:

As stated earlier, the upfront guidelines of 2008 do not prescribe any separate norms for mechanised handling of cement in bulk. In the revised proposal dated 14 April 2012, the VOCPT has considered the handling rate of 13,388 tonnes per day for loading cement in bulk and 5,355 tonnes per day for unloading cement in bulk.

The VOCPT stated that the capacity of the ship loader and ship unloader are 750 tonnes per hour and 300 tonnes per hour respectively. Though the port said that it will provide documentary evidence in support of the capacity of the loader and unloader after collecting data, we did not receive any information from the port till the finalisation of this case.

If the capacity of the loader and unloader at 750 tonnes and 300 tonnes per hour is considered as the rated capacity of the respective equipment, it has to be recognized that the efficiency of the equipment may not be always equivalent to 100%. The per day handling rate of 13,388 tonnes and 5,355 tonnes of loader and unloader works out to around 75% of the rated capacity of the said equipments, which appears to be reasonable. Therefore, the handling rate of 13,388 tonnes and 5,355 tonnes per day considered by the port in capacity calculation is relied upon.

The proposal of the port envisages deployment of one loader exclusively for cement export in bulk and one unloader exclusively for cement import in bulk. Given the share of cement export and cement import in the optimal capacity at 52% and 26% respectively considered by the port, the share of the respective cargo in absolute terms works out to 17.79 lakh tonnes and 3.56 lakh tonnes respectively. Taking into account the per day handling rate of 13,388 tonnes and 5,355 tonnes, the no. of days of the operation of the loader and unloader works out to 133 days and 66 days respectively. At 70% utilization stipulated in the guidelines, the equipments required to be utilized for 255.50 days. However, at the estimated no. of days of operation of 133 days and 66 days, capacity utilization of loader and unloader, on stand alone basis, works out to 36% and 18% respectively as against the norm of 70% prescribed in the 2008 guidelines. To a specific advice rendered to the port to review this aspect of the proposal in order to optimize the utilization of equipment, the port has stated that it has proposed the equipment to suit the handling requirement of cargo and in the opinion of the port the optimum utilization at 70% of the individual equipments in the situation of handling multiple cargo at the same berth is not relevant. Though the under utilization of the equipment will have an impact on tariff payable by users, this Authority is constrained to rely upon the judgement of the port in this regard.

Related raw materials:

The upfront tariff guidelines for multi-purpose berth prescribe handling norms, *inter-alia*, for dry bulk cargo, viz. Coal, limestone, minerals, etc. at 10,000 tonnes per day and for break bulk cargo, viz. steel & bagged cargo at 4,000 tonnes per day. The norms prescribed in the guidelines are with reference to the deployment of 3 nos. of level luffing wharf crane of 20 Tonne capacity with grab/ hook attachments for ship to shore handling.

In the subject proposal, the port has not proposed any equipment for ship to shore handling of related raw materials and has stated that either ship's gear or private hired equipment would be used for the same. However, it has adopted the handling norms prescribed in the guidelines for estimation of optimal capacity for handling related raw materials which comprise of dry bulk and bagged cargo. In the absence of information relating to the capacity of the unloading equipment to be deployed for unloading the related raw materials, the handling norms as adopted by the port, which is in line with the guidelines, is considered.

- (c). Based on the percentage of cargo share and handling norms discussed at paragraphs (a) and (b) above, the VOCPT has arrived at the optimal capacity at 70% utilization level, following the formula prescribed in the guidelines.
- (d). The upfront tariff guidelines of multipurpose berth do not require assessment of yard capacity and, therefore, the capacity of the terminal is equal to the capacity determined for the quayside.
- (e). Accordingly, the optimal capacity of the proposed SDB is considered at 2,665,902 tonnes per annum as assessed by the port.

(vi). Capital Cost:

In the revised proposal of April 2012, the VOCPT has estimated the capital cost for the facility to be developed at Shallow Draught Berth for handling cement and related raw materials at ₹82.48 crores of which ₹33.89 crores is towards berthing activity and ₹48.59 crores is for cargo handling services.

(a). Berthing activity:

- (i). As per the upfront tariff guidelines, the capital cost for berth hire services shall include cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth.
- (ii). The VOCPT has estimated the capital cost for construction of berth at ₹33.89 crores, which includes supervision charges @ 7%, contingencies @ 3% and Works contract tax @ 4% on 65% of berth cost.

The estimated capital cost for berthing activity does not include cost of dredging the dock basin. The VOCPT has stated that the dredging work in dock basin would be executed by the port and dredging levy will be collected from the PPP operator. However, neither the estimates furnished by the VOCPT include dredging levy as an item of operating cost nor there is any enabling provision for operator to recover the said levy.

As recorded in paragraph No.10 (v) (a) (ii) of the Order No.TAMP/18/2010-TPT dated 23 July, 2010 passed by this Authority with reference to the earlier proposal filed by VOCPT relating to development of SDB for handling construction materials, the VOCPT made a similar proposal to recover dredging levy from the PPP operator in the initial proposal and subsequently at our instance had agreed to collect it directly from the users. Based on the position recorded in the Order dated 23 July 2010, the VOCPT is advised to collect the dredging levy directly from the relevant vessels provided that such a levy, if becomes necessary, will have to be approved separately by this Authority and included in the Scale of Rates of the VOCPT. This will not, therefore, have any impact on the upfront tariff exercise in hand.

(b). Cargo handling activity:

(i). Civil construction cost:

The VOCPT has estimated the civil construction cost at ₹19.93 crores including supervision charges @ 7%, contingencies @ 3% and Works contract tax @ 4% on 65% of civil cost. The works included in the estimate are filling up and protection works

alongside SDB, hardening of back up area of 3.50 hectares for development of storage yard, construction of compound wall, ancillary structure (including water supply, sewage, etc.), construction of silo bins (for storage of cement) and construction of cement storage shed.

The normative list of civil works prescribed in the guidelines for a multi-purpose terminal does not include construction of silos. To a query in this regard, the VOCPT has clarified that the silos are envisaged for storage of bulk cement both import and export and the capital cost and operating cost of silos have been apportioned only to bulk cement handling. Based on the clarification furnished by the port, the capital cost of silos estimated at a base cost of ₹6.00 crores is considered in this analysis.

(ii). Equipment cost:

In the revised proposal, the VOCPT has estimated the equipment cost at ₹48.59 crores including supervision charges @ 7%, contingencies @ 3% and Works contract tax @ 4% on 65% of equipment cost.

As per the guidelines, the equipment cost is to be estimated for the list of equipment prescribed therein. The list of equipment suggested in the guidelines for multipurpose berth is 3 nos. of Level Luffing Wharf crane of 20 Tonne capacity with grab / hook attachments, 6 Nos. Fork Lift Trucks (FLT) and 3 Nos. Pay loaders each of 10 T capacity and Power, Lighting & Communication. The VOCPT has considered in its revised proposal 1 No. loader for handling cement in bulk for export, 1 No. unloader for handling cement in bulk for import, conveyor system and bagging plant - 8 Nos. As per the proposal of the port, the conveyor system would be utilized for both import and export of cement and bagging plant would be exclusively used for imported cement.

As can be seen from the above, there is deviation in the fleet of equipment considered by the port vis-a-vis prescribed in the guidelines. The deviation appears to be on account of the mechanized handling of cement envisaged by the port at the SDB whereas the norms prescribed in the guidelines is for semi-mechanised handling of cargo in a multipurpose berth.

The level luffing cranes prescribed in the guidelines for multi purpose cargo terminal may not be relevant to the mechanised handling envisaged by the VOCPT. It appears that the port has considered the ship loader and unloader with conveyor system which are relevant for mechanized handling. It is noteworthy that the guidelines for upfront tariff fixation for mechanized coal terminal prescribe ship loaders and unloaders with conveyor system for export and import operations.

With reference to the 8 Nos. of bagging plant envisaged by the VOCPT, it appears from the clarification given by the port that the bagging plant is included in the list of equipments since the project envisages providing composite facility to cater to the requirement of imported cement. It is noteworthy that the port has confirmed that the entire imported bulk cement will avail the facility of bagging plant.

Further, clause 3.2 of the 2008 guidelines gives flexibility to this Authority to make necessary adjustment in the norms based on justification furnished by the port and in view of port specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines. Based on the position brought out in the preceding paragraphs, the fleet of equipment comprising of 1 ship loader, 1 ship unloader, conveyor system and 8 Nos. bagging plant considered by the VOCPT for estimation of capital cost is accepted.

The fleet of equipment considered by VOCPT in the revised proposal does not include equipment for handling related raw materials for ship to shore transfer as well as shore to yard transfer. In its original proposal of August 2011, the port proposed 2 Nos. pay loader and 2 Nos. FLT's for transfer of related raw materials from shore to yard. In respect of ship to shore transfer the port stated that either ship's gear or private hired equipment will be used. Incidentally, the estimated operating cost also does not include the hire charges for equipment for ship to shore transfer. When sought to clarify the tariff arrangement envisaged for hire of equipment from private parties, the port initially stated that it has to be decided by the PPP operator. However, in the revised proposal the port has proposed to adopt the rates approved by this Authority in the Order dated 23 July 2010 fixing upfront tariff for construction materials proposed to be handled at an adjacent Shallow Draught Berth and excluded the capital cost of Pay loaders and FLT's from the estimated capital cost of equipment. For the reasons explained in a subsequent paragraph, the tariff approved for a different SDB cannot be made applicable to this project.

If the project envisages handling of related raw materials under PPP basis then the tariff such cargo has to be determined upfront by this Authority. Therefore, the 2 Nos. pay loaders and 2 Nos. FLT's excluded by the port are considered in this analysis at the base capital cost of 1.20 crores estimated by the port. Incidentally, the 2008 guidelines for fixation of upfront tariff for multipurpose berth provides for deployment of pay loaders and FLT's for shore to yard movement of cargo. As regards the equipment for ship to shore transfer of related raw materials, the stand taken by the port that it will be handled by the ship's gear is recognised and the upfront tariff fixed for handling related raw materials will be applicable only when such materials are unloaded using ship's gear.

- (iii). The estimated capital cost for civil works and equipment are not supported with documentary evidence. To a query to substantiate the civil cost and equipment cost estimates with documentary evidence, the VOCPT has stated that the civil cost estimates are based on information collected from various sources. The capital costs are reportedly based on market rates for similar works prevailing as of May 2011 when the consultant submitted its report. The report of the consultant also does not contain any evidence validating the capital cost estimates considered in its report. Though more than 10 months elapsed since the time the VOCPT furnished its proposal in August 2011, the port has not updated its estimates. Since the guidelines require the costs to be considered as per the estimates of the Port Trust, the capital cost estimates for civil works and equipment are relied upon.

With reference to the point made by ABG-LDA Bulk Handling Pvt. Ltd. that the capital cost of conveyor system estimated by the port at ₹4 crores is not realistic, the port has asserted that its estimate reflect current market price.

- (iv). The VOCPT has considered 7% and 3% on the civil and equipment cost estimates towards supervision charges and contingencies. It has also considered Works Contract Tax @ 4% on 65% of the civil and equipment cost estimates in arriving at the final capital cost. Based on the confirmation of the port that these elements are not included in the base cost estimated by the port and also recognizing the position that these provisions were allowed in the estimation of capital cost while fixing upfront tariff for Shallow Draught Berth, North Cargo Berth-III and IV at the VOCPT, supervision charges @ 7%, contingency @ 3% and Works contract tax @ 4% on 65% of estimated cost are considered.
- (v). The VOCPT has considered the works of filling up and protection works alongside SDB, hardening of back up area, construction of compound wall and construction of ancillary structure as common civil works and has apportioned the capital cost of these works to the 3 cargo groups, viz. bulk cement import, bulk cement export and related raw materials import in the ratio of the cargo share percentage of the respective cargo groups in the optimal capacity. It is relevant here to mention that in the initial proposal the port had apportioned these costs based on the ratio of time taken for handling of each cargo group. Subsequently the port has modified its approach based on cargo share, which appears to be based on an incorrect appreciation of a query raised in this regard.

Generally, the Annual Revenue Requirement in respect of cargo handling charges is apportioned to different cargo groups in the ratio of time required for handling the volume of respective cargo in the optimal capacity for prescribing differential tariff for each cargo group. The percentage share of berth days of each cargo group, being an indicator of ratio of time required for handling the volume of respective cargo in the optimal capacity, the apportionment of Annual Revenue Requirement is done based on the percentage share of berth days. In this case, the VOCPT has identified certain assets like construction of silo bins, cement storage shed and equipments exclusively for bulk cement handling. Therefore, these identified capital costs are considered under the respective cargo group of cement export and cement import. This apart, the apportionment of common civil cost mentioned above done by the port in its original proposal to different cargo groups based on the percentage share of berth days is considered.

The VOCPT has apportioned the capital cost of silo bins and cement storage shed between bulk cement export and bulk cement import in the ratio of cargo share in the optimal capacity. Further, the capital cost of conveyor which is reportedly common to bulk cement export and import is apportioned by the VOCPT among these two cargo groups at 50:50 basis. The port has not explained the logic of apportionment of this cost on 50:50 basis. Following the approach adopted in the case of apportionment of common civil cost, the apportionment of cost of silo bins, cement storage shed and conveyor system is modified based on the ratio of berth days occupied by cement export and import.

The exercise of apportionment of capital cost to different cargo groups is done at the stage of capital cost estimation itself so that the depreciation and return on the capital employed are captured for the respective cargo group separately in the estimation of annual revenue requirement for the respective cargo groups.

- (vi). The Miscellaneous capital cost estimated by VOCPT at 5% of the civil & equipment cost is as per the provisions in the guidelines and hence the same is considered.
- (vii). To sum up, the capital cost estimated by the VOCPT, subject to modification in view of consideration of capital cost of pay loaders and FLT's, is relied upon.
- (c). This Authority has adopted the ROCE at 16% for the upfront tariff cases to be decided during the year 2012-13 which is considered for arriving at the proposed tariff caps for this project.

(vii). Operating Cost:

- (a). The guidelines for fixation of upfront tariff for multipurpose berth stipulate consumption norm of power at 100 units/hour/crane for estimating power cost, which is with reference to three electrical level luffing wharf cranes. Since the port proposes deployment of loader and unloader along with conveyor system, the consumption norm prescribed in the guidelines for estimation of power is not relevant in this case.

In the original proposal of August 2011, the VOCPT estimated fuel consumption for loader and unloader stating that they are fuel driven. Since the guidelines for fixation of upfront tariff for mechanized coal terminal with ship loader and ship unloader prescribe the power consumption norm at 1.4 units per tonne and there is no fuel consumption norm prescribed for mechanized handling, the VOCPT was requested to re-confirm its position that the loader / unloader are fuel driven. In response, the VOCPT in its revised proposal of April 2012 has considered power consumption for both loader and unloader at 0.5 KWH per tonne each. The basis for considering power consumption at 0.5 KWH per tonne each for loader and unloader remains unexplained by the port. The power consumption of 0.5 KWH per tonne considered by the port for loader and unloader is relied upon.

The VOCPT has considered a unit power cost of ₹8.25 per tonne in the estimation of power cost. The port has not furnished any documentary evidence in support of this unit rate. In the Orders passed by this Authority dated 19 January 2012 relating to upfront tariff fixation for North Cargo Berth-III and IV projects at VOCPT, this Authority has considered a unit rate of ₹6.87, which reflected the rate prevailing in the month of October 2011, as reported by the port. Recognising the position that the power tariff has been increased recently in the state of Tamil Nadu, the unit rate of ₹8.25 considered by the port is relied upon for the purpose of estimation of power cost.

Based on the daily output rate of 13,388 tonnes and 5,355 tonnes considered in the optimal capacity calculation, the VOCPT has calculated the power cost for loader and unloader for 190 days and 95 days respectively. In order to achieve the optimal capacity of cement export and cement import, the loader and unloader are expected to be in operation for a period of 133 days and 66 days respectively in a year, at 70% utilization as against 190 days and 95 days considered by the port for estimation of power cost. Since the power consumption considered by the port is on the higher side, the power consumption requires moderation. The port has considered the power consumption at 0.5 KWH

per tonne, i.e. the port has linked the power consumption to output. The volume of cement export and import considered in the optimal capacity calculation is 1.78 million tonnes and 0.36 million tonnes respectively. Accordingly, the power cost calculated by the port is modified based on the optimal capacity of the cement export and import taking into account power consumption of 0.5 KWH per tonne. The moderated power cost for loader and unloader works out to ₹73.37 lakhs per annum and ₹14.67 lakhs per annum respectively, aggregating to ₹88.05 lakhs per annum.

In the estimation of power cost for conveyor system, the VOCPT has considered power consumption of 50 units per hour, 4000 hours each for cement export and import (reportedly based on the norm of 4000 hours prescribed in the guidelines for multi purpose berth for power and fuel consumption) and a unit rate of ₹8.25. The port has not furnished any basis for the power consumption considered by it stating that this is a new concept. Hence, the power consumption of 50 units per hour is relied upon.

The norm of 4000 hours prescribed in the guideline, is with reference to deployment of electrical level luffing cranes which is not relevant in this case. In order to achieve the volume of bulk cement export and bulk cement import considered in the optimal capacity, the operating hours of loader and unloader work out to 3189 hours and 1594 hours respectively aggregating to 4783 hours. As against this position, the port has considered 8000 hours of operation for estimating the power cost for conveyor system. Therefore, the operating hours of conveyor system is considered at 4783 hours, i.e. 3189 hours for cement export and 1594 hours for cement import. The moderated power cost for conveyor system works out to ₹19.725 lakhs per annum, i.e. ₹13.15 lakhs for cement export and ₹6.575 lakhs for cement import.

The VOCPT has estimated power cost for operation of the bagging plant taking into account power consumption of 50 units per hour, 4000 working hours (reportedly based on the norm of 4000 hours prescribed in the guidelines for multi purpose berth for power and fuel consumption) and a unit rate of ₹8.25.

The port has not furnished basis for the consumption of 50 units per hour. This consumption is relied upon. For the reasons stated earlier, the unit power cost of ₹8.25 is also relied upon.

With reference to 4000 working hours considered by the port for estimation of power cost for the bagging plant, it is relevant here to mention that the port has envisaged 8 bagging plants of 20 tonnes per hour capacity. Therefore, the aggregate capacity of the 8 bagging plants works out to 160 tonnes per hour. As confirmed by the port, the entire import bulk cement estimated at 3.56 lakh tonnes in the optimal capacity, will avail the facility of bagging plant. That being so, all the 8 bagging plants may have to be in operation for 2224 hours. Therefore, the power cost estimated for operation of 8 nos. of bagging plant is moderated based on the 2224 hours of working and 50 units per hour and ₹8.25 per unit, which works out to ₹9.17 lakhs.

The fuel consumption at 12 litres per hour for pay loader and 7 litres per hour for FLT considered by the port are found to be in line with the norms prescribed in the guidelines. The VOCPT has, however, considered fuel consumption for 4000 hours for each equipment reportedly as per the norms prescribed in the guidelines. Generally cargo operation hours may not be relevant for the working of pay loaders and FLTs and hence 4000 hours considered as per the norms may appear to be in order. However, in this case, the bulk cement handling with a majority share of about 80% in the optimal capacity would not use the pay loaders and FLTs. The pay

loaders and FLT's are meant for handling related raw materials, the share of which is only about 20% in the optimal capacity. In view of the above, the consumption hours in the estimation of fuel cost for pay loaders and FLT's is moderated based on the time required for handling raw materials considered in the optimal capacity computation, which works out to 1349 hours.

The VOCPT has considered the unit rate of fuel at ₹43.56 per litre which is updated to ₹43.95 per litre based on the prevailing market rate. Accordingly, the moderated total fuel cost for pay loaders and FLT's works out to ₹22.53 lakhs per annum.

- (b). The VOCPT has estimated repairs and maintenance cost at 1% on the civil assets and 5% on the mechanical and electrical equipment, insurance at 1% of the gross value of fixed assets and other expenses at 5% of the gross value of fixed assets which are found to be as per the norms prescribed in the guidelines. However, the estimates of the above said items of operating expenses are modified based on the modified capital value of assets for each cargo group considered in this analysis.
- (c). The VOCPT has computed depreciation on civil assets including berth @ 3.34% per annum and on mechanical assets @ 10.34% per annum as per the Companies Act and according to the norms prescribed in the guidelines which is considered.
- (d). The VOCPT has calculated the lease rentals for the backup land area as well as waterfront area to be allotted to the PPP operator under this project. An area of 35,000 sq. m. is proposed to be allotted for the backup area which includes area required for construction of silos, bagging plant, cement storage shed, buildings for electrical room, store room and open storage yard for keeping the raw materials in transit. Out of the total backup area, 10,000 sq. m. each have been apportioned to cement bulk export and related raw materials and 15,000 sq. m. has been apportioned to cement bulk import. Despite specific query posed to the port, the port has not furnished the basis for apportionment of the area to different cargo groups except stating that more area has been allotted to cement bulk import considering the area required for housing bagging plant which is relevant only for bulk cement import. The extent of backup area of 35,000 sq. m. and the apportionment of the same to each cargo group considered by the port are relied upon.

In the initial proposal, the port calculated the lease rental for backup area applying the rate of ₹8/- per sq. m. per month being the Licence Fees (storage) inside the security wall as per the then existing SOR of VOCPT, approved by this Authority vide Order dated 14 July 2008. The lease rentals for the port estate are overdue for revision since July 2007. Since the port at the joint hearing held in this case informed that land valuation is already done and a separate proposal is to be filed shortly, the port was advised to revise the upfront tariff calculation by considering the updated lease rentals.

Subsequently, the VOCPT vide its letter No.E(C)-38/2/2006-EST/D dated 2 January 2012 filed a fresh proposal for revision of lease rent for port lands, wherein it has proposed a rate of ₹286.85 per sq. m. per annum (i.e. ₹23.90 per sq. m. per month) for commercial purpose for Zone A (port related activity) w.e.f. 1 July 2007.

As per clause 6.3 (1) of Land Policy Guidelines 2010, the Scale of Rates for land will be recommended to the TAMP by a Committee as decided by the Board headed by the Chairman of the Port Trust after taking into account the applicable factors from the various methods prescribed therein for determination of market value of land. Since the proposal dated 2 January 2012 of VOCPT did not contain the approval of the Committee

for the revised rates proposed therein, the VOCPT was requested vide our letter No.TAMP/6/2012-VOCPT dated 18 January 2012 to forward the recommendations of the Committee for the rates proposed by it for the five years period commencing from 1 July 2007 and 1 July 2012 respectively. The VOCPT has not furnished its response in this regard till the finalisation of this case.

In the meantime, notwithstanding the above position, to facilitate implementation of proposed projects on a time bound manner in terms of directions of Government, in the Orders dated 19 January 2012 passed by this Authority relating to upfront tariff fixation for North Cargo Berth-III and IV, this Authority has considered the lease rental proposed by the VOCPT in its letter dated 2 January 2012 for commercial purpose at Zone 'A' at ₹286.85 per sq. m. per annum (i.e. ₹23.90 per sq. m. per month) after applying annual escalation of 2% per annum as per the Government guidelines on the rate proposed with effect from 1 July 2007, which worked out to ₹25.87 per sq. m. for the year from 1 July 2011 to 30 June 2012.

Despite this position, in the revised proposal of April 2012, the VOCPT has estimated lease rent for backup area adopting the unit rate at ₹36.54 sq. m. per month which is based on unit rate proposed by them in the proposal filed by them earlier vide letter dated 23/26 June 2009 for land allotment for commercial purposes which was in fact closed by this Authority vide Order No.TAMP/14/2009-TPT dated 11 October 2011 for reasons stated in the said Order with an advice to the port to file a fresh proposal.

In view of the above, following the approach adopted by this Authority in the Orders dated 19 January 2012 relating to NCB-III and IV, a rate of ₹25.87 per sq. m. per month is considered in this case also in the estimation of lease rental for the backup area.

In case the revised lease rentals to be approved based on the proposal (to be) filed by the port is different from the lease rental considered in this case, then the port may approach this Authority to review the upfront tariff with reference to this item.

The VOCPT has also considered the lease rentals for 17,500 sq. m. of water front area. This Authority has considered license fee for water front area while determining upfront rate in VOCPT for coal berth, SDB, NCB-III and NCB-IV also.

The port has applied the lease rental of ₹36.54 per sq. m. per month applicable for area inside the security wall for calculation of lease rental for water front area also. As per the Land Policy Guidelines for Major Ports 2010 issued by the Ministry of Shipping, license fee for water area should be 50% of the license fee of abutting land. The argument of VOCPT in this regard that the License fee for water area, comes under clause 6.2.2.3 (K) of Land Management Policy for Major Ports 2011 for outside customs bound area, whereas, the subject license is for the inside customs bound under 6.1. and hence 50% factor is not applicable, is already rejected by this Authority in the Orders dated 19 January 2012 relating to upfront tariff fixation of NCB-III and IV for the reasons recorded in paragraph 10 (v) (d) of the ibid Orders. In these cases, this Authority has allowed only 50% of lease rentals applicable for land area for calculation of lease rental for water front area complying with the guidelines. Therefore, and following the approach adopted in the NCB-III and IV Orders, the license fee for water front area is estimated at 50% of the rate adopted for estimating the license fee for land. Following the approach adopted in the case of apportionment of capital cost, the license fee for water front area is also apportioned to the different cargo groups based on the percentage share of berth days of respective cargo group.

- (e). The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

The VOCPT has considered insurance @ 1% per annum and depreciation @ 3.34% per annum on the aggregate capital cost relating to construction of berth while estimating the annual revenue requirement of berthing service apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the annual operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire for the coal, iron ore & multipurpose cargo berth terminals at various ports, this position was recognised by this Authority and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost at 1% per annum and depreciation @ 3.34% per annum of the capital cost is considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service.

- (viii). The statement for fixing upfront tariff submitted by the VOCPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the statement along with the calculation of berth hire is attached as Annex - I.

- (a). As per the statement, the total revenue requirement from cargo handling service works out to ₹1871.55 lakhs which is an aggregate of Return on a capital employed of ₹780.39 lakhs and modified operating cost of ₹1091.16 lakhs.

- (b). The guidelines specify 90% of the total revenue requirement to be apportioned to handling charge, 5% each towards storage charge and miscellaneous charges.

The VOCPT has proposed to apportion 96% of the revenue requirement towards handling charge, 2% towards storage charge and 2% towards miscellaneous charge. This Authority while fixing upfront tariff for SDB, NCB-III and NCB-IV at VOCPT has approved the proposal of VOCPT for a similar revenue apportionment between cargo handling, storage and miscellaneous charges.

Clause 3.8.2 of the guidelines states that the tariff cap for different individual services is to be set appropriately in such a way as to achieve the annual revenue requirement.

In view of the position explained above, the apportionment of the total revenue requirement between the three tariff heads as proposed by the port is accepted. Based on the revised revenue requirement estimated, the revenue apportioned to handling charge is ₹1796.69 lakhs, ₹37.43 lakhs each from storage charge and miscellaneous charge.

- (c). The upfront tariff caps are determined so as to meet the revenue requirement estimated for each of the cargo groups. Based on the methodology adopted for apportionment of capital cost and operating cost as discussed in the earlier paragraphs, the revenue requirement for each of the cargo groups, viz. cement bulk export, cement bulk import, related

raw materials (dry bulk and bagged cargo) from cargo handling services, storage charges and miscellaneous charges are tabulated below:

(Annual Revenue Requirement - ₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Bulk cement export	Bulk cement import	Raw materials dry bulk	Raw materials bagged	Total
(a).	Cargo handling services	1132.64	443.26	200.72	20.07	1796.69
(b).	Storage charges	23.60	9.23	4.60		37.43
(c).	Miscellaneous charges	23.60	9.23	4.60		37.43
	Total	1179.84	461.72	229.99		1871.55

- (d). Based on the estimated throughput of each cargo group in the optimal capacity and estimated revenue requirement from cargo handling services, the composite handling rates for cement bulk export, cement bulk import, related raw materials (dry bulk) and related raw materials (bagged cargo) work out to ₹63.68 per tonne, ₹124.60 per tonne, ₹39.28 per tonne and ₹98.20 per tonne respectively, as against the rates of ₹70.37 per tonne, ₹118.19 per tonne, ₹47.57 per tonne and ₹118.95 per tonne proposed by the port.
- (e). The rates of ₹47.57 per tonne and ₹118.95 per tonne for dry bulk and bagged cargo respectively are proposed by the port by adopting the rates approved by this Authority in the earlier Order dated 23 July 2010 in the project relating to handling of construction material in another SDB at VOCPT and applying 5.72% escalation thereon, as brought out earlier. The proposal of the VOCPT to adopt the earlier rates with escalation in the subject proposal cannot be approved for the following reasons:
- The rates approved by this Authority in Order dated 23 July 2010 are with reference to deployment of 42 Tonne Mobile Harbour crane (MHC) for ship to shore handling whereas in the subject proposal the port envisages to handle the cargo from ship to shore by using ship's gear or private hired equipment.
 - In the subject case, it has to be recognised that the share of dry bulk and bagged cargo in the subject proposal is only 20% and 2% respectively as against 65% and 35% considered in the Order dated 23 July 2010 relating to construction materials.
 - Though the port has proposed to adopt the earlier rates with escalation, it has not considered the revenue that may be realized by the BOT operator at such rates and adjust the rates for other cargo.
 - Even if the revenue that may be realized by the BOT operator by adopting the earlier rates with escalation is estimated, the rates proposed by the port for bulk cement handling may have to be adjusted to ensure revenue neutral position for the project as a whole. Adjustment of the cost based rates proposed by the port for bulk cement handling to accommodate the old rates for related raw materials will distort the rates proposed by the port for bulk handling of cement.

- (f). As already stated, the capital cost of equipment do not capture the cost of handling equipment for ship to shore transfer of related raw materials. Though the port has stated that private hired equipment may be deployed for this purpose, it has not considered the hire charges of such equipment in the estimation of operating cost also perhaps due to the reason that it may be difficult to estimate the hire charges in the absence of the capacity and nature equipment proposed to be hired. Therefore, the rates of ₹39.28 per tonne and ₹98.20 per tonne approved for handling related raw materials in dry bulk and bagged form respectively will be applicable when these cargo items are handled by the ship's gear only. If any private operator is allowed to deploy harbour mobile crane for ship-shore handling of raw materials, the performance based ceiling rates, already approved by this Authority for deployment of HMC at VOCPT vide Order No.TAMP/22/2007-TPT dated 30 December 2009 and notified on 12 January 2010, as may be revised from time to time, would apply. In case any other type of equipment or methodology is used for ship-shore handling of raw materials, it would be the responsibility of the port to come up with a suitable proposal for fixation of common ceiling rate for such equipment / services to be provided by authorised service providers before commencement of such operations.
- (g). As can be seen from para (d) above, the composite handling charges for bulk cement import is almost double to the rate approved for bulk cement export, though a similar methodology is proposed for handling both import and export cargo, which is due to the following reasons:
- (i). The major reason is deployment of handling equipment of lower capacity for import operations, viz. 300 tonnes/ hour as against 750 tonnes / hour deployed for export operations. In view of the lower handling rate for import cement assumed by the port, the share of import cargo in the optimal total capacity of the terminal is much lower as compared to the share of export cargo considered. It appears that the capacity of the loader / unloader have been decided based on the volume of estimated imported cement contained in the traffic analysis of the feasibility report.
- (ii). The capital cost of bagging plant and allotment of more area for cement bulk import in order to house bagging plant and related operating costs is also attributable to the higher composite handling rate in the case of cement bulk import. It may be appropriate that a separate tariff for bagging plant is prescribed based on the optimal capacity, capital cost and operating cost of the bagging plant so that the handling rate for import cement will come down. The VOCPT has not agreed to the suggestion made in this regard stating that a composite facility is made available. In the absence of requisite details, exercise of fixation of separate tariff for bagging plant could not be taken up.
- (h). The VOCPT has proposed concessional tariff for coastal vessel in berth hire charges as per the Government policy, but it has not proposed concessional tariff for coastal cargo in the composite handling charge. The revenue impact of allowing such concession is, however, not considered while arriving at the proposed berth hire charges. During the proceedings of the case, the VOCPT confirmed that the entire cargo and

vessels to be handled in the proposed facility would be foreign and the coastal rates are only for use as and when required. In the Order dated 23 July 2010 passed by this Authority relating to SDB for handling construction materials, this Authority has prescribed concessional rates for coastal vessels and coastal cargo without recognizing the revenue impact, as proposed by the VOCPT. Following the same approach, concessional berth hire charges and composite handling charges for coastal vessels / coastal cargo is prescribed. Though prescribing concessional rates for coastal cargo / vessel may not have any impact on the revenue realization, concessional rate is prescribed for coastal category in line with the Government policy in this regard.

- (i). As per the upfront tariff guidelines, storage charge for multipurpose terminal is leviable for storage of cargoes at the transit area beyond the allowable free period of 5 days for import cargo and 15 days for export cargo. The port has assumed 10% of the optimal capacity would attract storage charges. It has not furnished the average period for which such 10% of the cargo would stay beyond the free period. The basis on which it has worked out storage charges for the first slab remains unexplained. Based on the storage charges proposed by the port for the first slab, it appears that the port has considered an average stay period of 7.33 days, 6.16 days and 8.63 days for export cement, import cement and related raw materials respectively which do not fit into the first slab of 6 days proposed by the port. Therefore, keeping the slab structure proposed by the port in tact, the storage charges proposed by the port is modified taking into account an average period of 6 days beyond the stipulated free period. The VOCPT has worked out the storage charges for the next two slabs of 6 days each, by applying factors of 1.62 and 3.16. The same factor is considered on the modified storage charges for first slab, in order to arrive at the storage charges for the next two slabs.
- (j). Based on the modified revenue requirement, tariff cap for miscellaneous charge works out to at ₹1.33 per tonne, ₹2.60 per tonne and ₹0.87 per tonne for bulk cement export and bulk cement import and raw materials import respectively. The miscellaneous charge is stated to be a composite charge for all miscellaneous services such as environment and management, safety measures and sweeping of cargo on the wharf which is marginally modified to state that it will cover all services which is not specifically prescribed.
- (k). The revenue requirement from berthing service estimated by VOCPT at ₹723.27 lakhs (comprising of ₹542.28 lakhs being 16% return on a capital cost and operating cost of ₹180.98 lakhs) is considered without any modification.

The VOCPT in the revised proposal has proposed berth hire in rupee terms for foreign going vessel at Re.1.69 per GRT per hour or part thereof. The methodology followed by the VOCPT for arriving at the berth hire is in general found to be in line with the approach followed by this Authority in other upfront tariff cases. After rectifying a minor error in the computation of berth hire charges, tariff cap for Berth hire charge is prescribed at ₹1.68 per GRT per hour for foreign going vessels and ₹1.01 per GRT per hour for coastal vessels.

Normally vessel related charges for foreign going vessels are denominated in US dollar terms by converting the rupee value to dollar terms by applying the exchange rate prevailing at the time of notification of the relevant tariff order. This Authority while finalising the upfront berth hire at various ports has held that prescribing dollar denominated berth hire is not appropriate in the upfront tariff cases which will have a validity of 30 years. It was then decided that applying a WPI based escalation on a foreign currency is not correct as the foreign exchange variation over the next 30 years cannot be predicted and in case of any abnormal variations, either the users or the operator will have to bear the incidence, depending on which side the appreciation takes place. Therefore, it has been decided by this Authority to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only.

- (ix). As briefly highlighted earlier, the VOCPT has stated that shallow draught berth is envisaged to handle vessels of size upto 10,000 DWT initially with dredging the dock basin upto -8.70 m. and it is proposed to handle vessels of upto 20000 DWT with dredging the dock basin to -9.70 m. in future. However, the calculations furnished by the VOCPT consider vessel size of upto 10,000 DWT only. The port has clarified that handling of vessels upto 20,000 DWT is envisaged with reference to the berth life of 100 years and hence it is not relevant for the present project. Since the berth is designed to handle 20,000 DWT vessels, the capital cost and operating cost considered in this proposal are relevant for vessel size upto 20,000 DWT. Any change in the vessel size may have an impact on the capacity and revenue model considered in the upfront tariff fixation. The upfront tariff approved now shall be subject to review when vessels above 10000 DWT calls the port at the said terminal on completion of the proposed deepening of the dock basin/ berth approach. VOCPT is advised to include a suitable provision in the bid documents about review of tariff at a future date and also to ensure that a suitable proposal is filed by it for review, when the contingency arises.
- (x). The general conditions and notes under schedules, viz. applicability of concessional rates to coastal vessels / cargo, rounding off the bill amount, no refund / claim for amount less than ₹100/-, penal interest on delayed payments, users not required to pay for delays beyond reasonable level attributable to the operator, etc. proposed by the VOCPT are in line with the general conditions prescribed in other Major Ports / Terminals. These conditions are prescribed as proposed by the port subject to inclusion of certain words / sentences omitted by the port in clause (iii) of Section 1.2 General Terms & conditions, Note (i) and Note (v) under Schedule 2 Berth hire charges and Note (iv) under Schedule 4 - Storage charges.
- (xi). The VOCPT has proposed a note under Schedule 3 - 'Cargo Handling Charges' indicating the services proposed to be rendered against the levy of composite cargo handling charge in the draft SOR forwarded by it, which is found to be in line with the note prescribed in the SoR approved by this Authority in Order dated 23 July 2010 relating to SDB for construction materials. As brought out earlier, the composite rates approved for handling related raw materials in this case is applicable for ship-shore transfer of cargo using ship's gear only and also the proposal envisages usage of silo bins and bagging plant in bulk cement handling. In view of the above, the note proposed by the VOCPT under the schedule of composite handling charges is modified suitably.

10.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be

made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, the estimation of capital cost and related operating cost considered in the upfront tariff calculation reflects the market rate prevailing as of May 2011 as reported by the VOCPT. The port has not updated the capital cost and the related operating cost to reflect the current market price. In any case, it may be appropriate to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2012.

10.2. It is reiterated that the VOCPT should bring the observations of this Authority on the quality of the proposal to the notice of the Government at the time of seeking clearance of the project.

10.3. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

10.4. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

10.5. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

10.6. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the V.O.C. Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the V.O.C. Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

10.7. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the V.O. Chidambaranar Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

11. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the upfront tariff caps for Shallow Draught Berth for handling cement and related raw materials at VOCPT attached as Annex - II.

RANI JADHAV, Chairperson
[ADVT. III/4/143/12/Exty.]

[illegible]

2831 GI/2012--11

Sl. No.	Particulars	Estimates furnished by the VOCPT										Estimates moderated by TAMP									
		Original proposal dated 19 August 2011					Revised estimates furnished vide letters dated 14 April 2012 and 18 April 2012														
		Bulk cement export	Bulk cement import	Related raw materials	Total		Bulk cement export	Bulk cement import	Dry bulk cargo	Bagged cargo	Total	Bulk cement export	Bulk cement import	Dry bulk cargo	Bagged cargo	Total	Bulk cement export	Bulk cement import	Dry bulk cargo	Bagged cargo	Total
(iii)	Proposed tariff (Rs. per tonne)																				
	(a) Composite Handling Charge																				
	Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	579.38	602.56	262.88	26.27		1251.71	420.45	200.21	20.02		1132.64	443.26	200.72	20.07		1132.64	443.26	200.72	20.07	
	Capacity (Million Tonnes per annum)	1.33	0.40	0.51	0.02		1.78	0.36	0.51	0.02		1.76	0.36	0.51	0.02		1.76	0.36	0.51	0.02	
	Rate per tonne - Foreign cargo (Rs.)	73.71	151.16	51.41	128.51		70.37	118.19	47.57	118.95		63.66	124.60	39.28	98.20		63.66	124.60	39.28	98.20	
	Rate per tonne - Coastal Cargo (Rs.)	44.23	98.71	38.84	77.11		42.22	70.92	28.54	71.37		38.21	74.76	23.57	56.92		38.21	74.76	23.57	56.92	
	(b) Storage Charges																				
	Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	20.40	12.55	8.02			26.08	8.76	4.59			23.60	9.23	4.60			23.60	9.23	4.60		
	% of Cargo that attract storage charge	10%	10%	10%			10%	10%	10%			10%	10%	10%			10%	10%	10%		
	Cargo that attract storage charge (in tonnes)	132860	39858	53144			177873	35573	53144			177873	35573	53144			177873	35573	53144		
	Free period	15 days	5 days	Import cargo 5 days Export cargo 15 days			15 days	5 days	Import cargo 5 days Export cargo 15 days			15 days	5 days	Import cargo 5 days Export cargo 15 days			15 days	5 days	Import cargo 5 days Export cargo 15 days		
	Average period of stay beyond free period																				
	Storage Charge (beyond the free period) - Rs. Per day or part thereof																				
	- First six days	3.00	5.88	2.00			2.00	4.00		1.00		2.21	4.33		1.44		2.21	4.33		1.44	
	- 7th day to 12th day	4.86	8.10	3.24			3.24	6.16		1.62		3.58	7.01		2.34		3.58	7.01		2.34	
	- 13th day onwards	9.48	15.80	6.32			6.32	12.84		3.16		6.99	13.97		4.56		6.99	13.97		4.56	
	(iii) Miscellaneous Charge																				
	Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	20.40	12.55	6.02			26.08	8.76	4.59			23.60	9.23	4.60			23.60	9.23	4.60		
	Capacity (Million Tonnes per annum)	1.33	0.40	0.53			1.78	0.36	0.53			1.78	0.36	0.53			1.78	0.36	0.53		
	Rate per tonne (Rs.)	1.54	3.15	1.13			1.47	2.46		8.89		1.33	2.80		0.87		1.33	2.80		0.87	
(b)	BERTH HIRE CHARGES																				
	(i) Revenue Requirement																				
	(a) Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth as per norm)																				
	(c) Depreciation (@ 3.34%)																				
	(d) Insurance (1% on cost of construction of berth)																				
	Subtotal (i)																				
	Return on capital employed @ 18%																				
	(ii) Total Revenue requirement from Berthing services (i + ii)																				
(iv)	Berth hire Charges																				
	Rate per GRT per hour in Rs. - Foreign																				
	Rate per GRT per hour in Rs. - Coastal																				

Note: The VOCPT in its proposals dated 19 August 2011 and 14 April 2012 has not given item-wise capital cost for each commodity group. Based on the details furnished by the VOCPT for allocation of common capital cost to each commodity group, the item-wise capital costs are arrived at and shown in the cost statement above which reconciles with the total capital cost considered by VOCPT.

BERTH HIRE COMPUTATION

Sl. No.	Particulars	Unit	Furnished by VOCPT vide proposal dated 19 August 2011					Revised berth hire calculation furnished by VOCPT vide letter dated 18 April 2012				
			Bulk cement export	Bulk cement import	Dry bulk cargo	Bagged cargo	Total	Bulk cement export	Bulk cement import	Dry bulk cargo	Bagged cargo	Total
1	DWT	Tons	10000	10000	10000	10000		10000	10000	10000	10000	
2	Ratio	%	52	26	20	2	100	52	26	20	2	100
3	Handling rate	Tons/day	10000	6000	10000	4000		13388	5355	10000	4000	
4	Average GRT per vessel	Tons	7000	7000	7000	7000		7000	7000	7000	7000	
5	Average parcel size	Tons	6000	6000	6000	6000		6000	6000	6000	6000	
6	Traffic	Tons	1328600	388580	511000	20440	2258620	1778730	355733	511000	20440	2665902
7	No. of berth days (row 6 / row 3)	Days	132.86	66.43	51.10	5.11	255.50	133.00	68.00	51.00	5.00	255.00
8	No. of berth hours (row 7 x 24)	Hours	3189.64	1594.32	1226.40	122.84	6132	3192.00	1594.00	1224.00	120.00	6120
9	No. of vessels (row 6 / row 5)	No.	221	66	85	3	375	222	67	86	4	379
10	Total GRT hours (row 4 x row 8)	Hours	22320480	11160240	8584800	858480	42924000	22344000	11088000	8568000	840000	42840000
11	Revenue Requirement	Rs. in lakhs					723.27					723.27
	Berth hire Charges - Foreign (row 11 / row 10 * 1000000)	Rs per GRT per hour or part thereof					1.60					1.69
	Berth hire Charges - Coastal	Rs per GRT per hour or part thereof					1.01					1.01

Estimates considered by TAMP

Sl. No.	Particulars	Unit	Bulk cement export	Bulk cement import	Dry bulk cargo	Bagged cargo	Total
1	DWT	Tons	10000	10000	10000	10000	
2	Ratio	%	52	26	20	2	100
3	Handling rate	Tons/day	13388	5355	10000	4000	
4	Average GRT per vessel	Tons	7000	7000	7000	7000	
5	Average parcel size	Tons	6000	6000	6000	6000	
6	Traffic	Tons	1778730	355733	511000	20440	2665902
7	No. of berth days (row 6 / row 3)	Days	132.86	66.43	51.10	5.11	255.50
8	No. of berth hours (row 7 x 24)	Hours	3189.00	1594.00	1226.00	123.00	6132
9	No. of vessels (row 6 / row 5)	No.	296	59	85	3	443
10	Total GRT hours (row 4 x row 8)	Hours	22323000	11158000	8582000	861000	42924000
11	Revenue Requirement	Rs. in lakhs					723.27
	Berth hire Charges - Foreign (row 11 / row 10 * 1000000)	Rs per GRT per hour or part thereof					1.68
	Berth hire Charges - Coastal	Rs per GRT per hour or part thereof					1.01

Annex - II**V.O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST****UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR HANDLING CEMENT AND RELATED RAW MATERIALS
AT THE SHALLOW DRAUGHT BERTH****1.1. Definitions – General**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **"Coastal vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). **"Foreign-going vessel"** shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iii). **"Day"** shall mean the period starting from 6 a.m. of a day and ending at 6 a.m. on the following day.

1.2. General Terms & Conditions

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii).
 - (a). The berth hire charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b). The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
 - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
 - (d). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transshipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
 - (e). The charges for coastal vessels shall be denominated in Indian Rupees.

- (iv). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (v). Interest on delayed payments / refunds.
- (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b). The rate of penal interest will be 2% above the prime lending rate of the State Bank of India.
- (c). The delay on refunds will be counted only 20 days from the day of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trusts Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the scale of rates.
- (vi). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (vii). No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹100/- or more. Likewise, the terminal operator shall not raise supplementary claim or undercharge bills, if the amount due to the concessionaire is less than ₹100/-.
- (viii). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels: likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if they so desire, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
- (b). The terminal operator may also, if they so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c). The terminal operator should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (ix). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to terminal operator.

2. BERTH HIRE CHARGES:

2.1. Schedule of Berth Hire:

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign Going Vessel (In ₹)	Coastal Vessel (In ₹)
1.	Vessels	1.68	1.01

Notes:

- (i). The Period of berth hire shall be calculated from time the vessel occupies berth till she vacates the berth.

- (ii). (a). Berth hire shall stop four hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail.
- (b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of the berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather and due to lack of night navigation.
- (c). The Master/ agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.

- (iii). The Penal berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charges for a false signal.

"False Signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions.

- (iv). Quisting Priority / Priority Berth Hire Charges

The rates and conditions for granting ousting priority berthing / priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard and provisions prescribed in the Scale of Rates of the Tuticorin Port Trust.

- (v). No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berths for continuous one hour or more due to break down of Terminal Operator's equipment or power failure or any other reasons attributable to the Terminal Operator.

3. CARGO HANDLING CHARGES

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees	
			Foreign	Coastal
(a).	Bulk Cement (Export)	Per Metric Tonne	63.68	38.21
(b).	Bulk Cement (Import)	Per Metric Tonne	124.60	74.76
(c).	Related raw materials - dry bulk cargo like limestone, gypsum, etc.	Per Metric Tonne	39.28	23.57
(d).	Related raw materials:- bagged cargo	Per Metric Tonne	98.20	58.92

Note:

- (i). The handling charges prescribed at (a) above is a composite charge for unloading of the cargo at the stack-yard, storage at the stack-yard up to a period of 15 days, including use of silo bins, transfer the cargo to the loading point and loading onto the ship including stevedoring.
- (ii). The handling charges prescribed at (b) above is a composite charge for unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same up to the point of storage, storage at the stack-yard up to a free period of 5 days, including use of silo bins and bagging plant and loading for delivery in respect of import cargo.
- (iii). The handling charges prescribed at (c) and (d) above is a composite charge for unloading of the cargo from the vessel using ship's gear including stevedoring and transfer of the same up to the point of storage, storage at the stack-yard up to a free period of 5 days and loading for delivery in respect of import cargo. These charges do not include provision of handling equipment for ship-shore transfer. If harbour mobile crane is deployed for ship-shore transfer, the performance based ceiling rates, already approved by the Authority for deployment of HMC at VOCPT in PSTS & Sons Pvt. Ltd. case vide Order No.TAMP/22/2007-TPT dated 30 December 2009 and notified on 12 January 2010, as may be revised from time to time, would apply. In case any other methodology / equipment is deployed for ship-shore handling of raw materials, necessary approval of the Authority for the ceiling rate leviable should be obtained by the V.O.C.Port Trust.

- (iv). The composite charges prescribed at (a) to (d) above includes wharfage and supply of labour, wherever necessary and all other miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.

4. STORAGE CHARGES (Per ton per day)

The storage charges to the cargo stored in the stack yard beyond the free period allowed shall be as below:

- (A) Free Period : 5 days for import cargo and
15 days for export cargo

- (B) Storage charges after free period (Per tonne / day)

Sl. No.	Description	First six days	Next six days	Thereafter
(1).	Bulk Cement (Export)	2.21	3.58	6.99
(2).	Bulk Cement (Import)	4.33	7.01	13.67
(3).	Raw materials (Import)	1.44	2.34	4.58

Notes:

- (i). For the purpose of calculation of free period Customs notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.
- (ii). Free period for export cargo shall commence from the actual date of the receipt of goods in the operator's premises.
- (iii). Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.
- (iv). Storage charges on cargo shall not accrue for the period when the Terminal Operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the User due to reasons attributable to the Terminal Operator.

5. MISCELLANEOUS CHARGES:

Sl. No.	Particulars	Bulk cement export	Bulk cement Import	Raw materials Import
(i).	Charges for all miscellaneous services such as environment and management, sweeping of cargo on the wharf, safety measures, etc.	₹ 1.33 per tonne	₹ 2.60 per tonne	₹ 0.87 per tonne

6. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) TO (5) ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2012 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31st March of the following year.